



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

조경학석사학위논문

이륜차 통행을 통해서 본
창신동의 공간적 특성 연구

A Study of the Effect of Motorcycle
Transportation System on the Spatial
Characteristics of Changsin-dong

2015년 2월

서울대학교 환경대학원

환경조경학과

신 수 경

이륜차 통행을 통해서 본 창신동의 공간적 특성 연구

지도교수 김 세 훈

이 논문을 조경학석사학위논문으로 제출함

2014년 10월

서울대학교 환경대학원

환경조경학과

신 수 경

신수경의 석사학위논문을 인준함

2014년 12월

위 원 장 조 경 신 (인)

부 위 원 장 서 예 례 (인)

위 원 김 세 훈 (인)



이륜차 통행을 통해서 본 창신동의 공간적 특성 연구

서울대학교 환경대학원 환경조경학과
도시설계전공
신 수 경

위 논문은 서울대학교 및 환경대학원 환경조경학과 학위논문
관련 규정에 의거하여 심사위원 및 초빙심사위원의 지도과정을
충실히 이수하였음을 확인합니다.

2014년 12월

위 원 장	<u>조 경 진</u> (인) (서울대학교 환경대학원 교수)
부 위 원 장	<u>서 예 례</u> (인) (서울대학교 환경대학원 교수)
위 원	<u>김 씨 훈</u> (인) (서울대학교 환경대학원 교수)

국문초록

서울 도심부에 위치한 창신동은 1960·70년대 의류산업 발달로 진행된 동대문 지역의 산업화 과정을 통해 형성된 의류제조업 밀집 지역이다. 동대문 시장과 근접한 거리에 위치한 창신동은 동대문의 배후생산지로서 중요한 역할을 하고 있으며, 동대문 시장(판매) 그리고 동대문 종합시장(부자재)과 자기완결적인 산업시스템을 이루어 의류 생산 및 유통·판매 과정을 신속하게 진행하고 있다.

현재 창신동에는 약 3천여 개의 봉제 관련 업체가 자리 잡고 있으며, 이들 간의 촘촘한 관계망을 바탕으로 순차적인 절차를 반복하며 옷을 생산한다. 이른 오전에 시장으로부터 작업이 의뢰되면 재단-봉제-마도매-시아게의 공정과정을 거쳐 하나의 옷이 완성되며, 이렇게 완성된 옷은 시장이 개장하는 시간에 맞춰 신속하게 납품된다. 이때 전 과정의 운반을 담당하는 운송 매개는 신속성을 담보한 이륜차가 사용된다. 창신동은 자연 발생적 도시구조로 골목길이 많으며, 당일 소량 생산이 잦은 이유로 기동력과 문전 접근성이 높은 이륜차는 주 이동·운송 매개로 가장 적합하다. 이에 창신동 일대에는 부자재를 싣고 빠르게 움직이는 이륜차를 향시 볼 수 있다. 또한, 지역 내 의류생산 관련 업체 대부분이 이륜차를 소유하고 있으며, 다수의 이륜차 운송 업체가 인근 지역에 자리 잡고 있다. 이들은 부자재 창고, 생산 공장, 동대문 시장을 오고 가면서 지역 내부뿐만 아니라 외부까지 유기적으로 연결하면서 지속해서 물류 네트워크를 형성하고 있다. 이러한 역할 속에서 이륜차의 빠른 움직임은 창신동만의 고유한 형상으로 자리 잡았으며, 이륜차에 의해 생겨난 공간적

특징을 차치하고는 창신동을 이야기하기 어렵다. 이에 본 연구는 창신동 의류생산의 작동 메커니즘인 이륜차에 주목하였으며, 이륜차로 형성되는 전체적인 물류 네트워크 파악을 목적으로 하였다. 또한, 반복적인 물류 운송 패턴과 작업 행태에 의해 생겨난 공간적 특성 및 변화를 파악해 보았다. 연구의 결과는 다음과 같다.

첫째, 이륜차 통행량 조사 결과 시간당 평균 250~300대 즉, 1분당 약 4대의 이륜차가 창신길을 통행하고 있으며, 시간대와 상관없이 전일 높은 통행량을 보였다. 지역 일대를 통행하는 이륜차 유형은 크게 4가지 유형으로 나누어 볼 수 있으며, 이는 스쿠터, 소형 이륜차, 삼발이가 부착된 도심운송용, 삼륜 이륜차이다. 대부분의 경우 지역 주민, 생산 공장의 공장주 또는 운송 업체 운전자가 소유하고 있다. 항상 높은 통행량으로 이륜차가 도시 공간을 점령해 무질서해 보이지만 이들만의 질서는 언제나 존재한다. 또한, 많은 수의 이륜차로 높은 유동 공간(운행)과 점유 공간(주차)이 요구되지만, 이는 단순히 많은 도시 면적을 차지하는 것이 아니라 동대문 배후생산지로서의 이미지를 각인시키며, 동시에 도시 경관 형성에 기여한다.

둘째, 창신동의 물류 네트워크는 생산 공장의 공장주와 이륜차 운송 업체 운전자에 의해 형성되며, 이들은 각각 다른 이동 패턴, 특성, 반경을 갖고 있다. 공장주의 경우 지역 내 공장과 가내수공업자와 연계되어 작업하기 때문에 창신동 내 즉, 창신 약국을 기점으로 반경 500m 이내에서의 단거리 운송이 많고, 제조 과정 중에 있는 의류 부자재를 연계되어 함께 생산하는 하청업체로의 운반 중심으로 이루어진다. 반면 운송 업체 운전자의 경우는 반경 750m 이상으로의 장거리운송이 많다. 이들은 외부에서부터 그리고 외부로의 물

류 운송을 중심으로 담당하며, 이는 시장으로 완성품을 납품하거나 종합공장에서 부자재를 창신동 공장으로 운반하는 경우다. 따라서 두 그룹의 운전자는 각각 다른 이동 패턴, 특성과 반경을 갖고 지역 내·외부를 연결하고 있다. 현재 창신동에는 영세 작업장을 포함해 3,000여 개의 의류제조 관련 업체들이 자리 잡고 있는 만큼 많은 수의 물류 이동 동선이 지역 내 형성된다. 이륜차로 창신동과 본 일대를 유기적으로 연결함으로써 지역에 활기를 불어넣어 주며 가로 활성화에 있어 궁극적인 역할을 한다.

셋째, 반복적인 이륜차 통행과 작업패턴에 의해 건축적 변화가 형성된다. 창신동 지역 건축물의 경우는 지하 1층, 1층 그리고 2층 부에 의류 생산 작업장으로 용도가 변형되어 사용되는 것은 매우 일반적이다. 공장으로 사용되면서 외부로부터 유입이 잦아지며, 하적, 적재, 운반 등 반복적으로 이루어지는 작업 패턴에 따라 건축물 입면의 확장, 작업장 진입부 노단 및 로딩 데크 설치, 캐노피 설치 등 계획적 이기보단 자생적인 건축적 변화 양상을 지역 전체에서 찾아볼 수 있다. 이러한 점에서 이륜차 통행으로 생겨난 이러한 공간적 특성은 추후 물리적 환경개선 대안에 반영할 수 있다.

이상의 결과를 종합해보면 도시구조 및 지리적 조건은 이동·운송 수단 선택에 있어 영향을 미치며, 또한 반복적인 이동으로 형성된 물류 네트워크는 특정한 도시공간구조 변화를 유발하고 있다. 즉, 이 때문에 도시구조와 이동수단이 서로 상호관계를 맺고 있음을 알 수 있었다. 창신동의 경우 지역 내 이륜차로 이루어지는 반복적인 작업 패턴은 건축적 변화 형성에 기여하였고, 이러한 변화 요소들이 종합되어 창신동만의 고유한 공간적 특징을 형성하였다. 대개 건축물 외벽에 의해 외부로부터의 시선을 적절히 차단해 내부에서

외부를 바라보는 시선만이 가능하지만, 창신동에 위치한 건축물은 공장으로 용도가 전환되면서 외부로부터의 접근이 쉽게 개조하여 내·외부의 경계를 완화시켰다. 이 같은 변화는 길을 걷는 보행자나 외방인이 공간 내부로의 시선을 가능하게 하여 이들의 시선을 끌고 있다. 이렇게 골목 자체가 지역 이미지를 드러내면서 창신동만의 고유한 도시경관을 형성하였다. 이러한 공간적 특징은 봉제거리관광 지역 활성화 방안으로 봉제 거리 조성에 대한 가능성도 보여주고 있다.

끝으로, 본 연구는 이륜차로 이루어지는 공간적 연계를 실증분석하고 반복적인 이륜차 운행과 작업 행태에 의해 생겨난 공간적 특성을 도출한다는 점에서 의의가 있다. 연구 결과는 실질적인 환경개선방안 마련하는 데 있어 중요한 자료로 사용되기를 바라며, 더불어 향후 동대문 일대 물리적 개선방안 마련 또는 봉제산업단지 계획 시 이륜차 관련 계획 마련에도 도움이 되길 바란다.

■ 주요어: 창신동, 봉제산업, 이륜차, 물류 네트워크, 도시재생

■ 학번: 2013-22024

목 차

제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 범위 및 방법	3
1. 연구의 범위	3
2. 연구의 방법	4
3. 연구의 흐름	7
제3절 관련 연구 고찰	8
1. 선행연구 고찰 및 차별성	8
2. 연구의 필요성	12
제2장 이론적 고찰	17
제1절 동대문 패션산업에 대한 이해	17
1. 동대문시장의 형성과정	17
2. 동대문시장 일대 운송수단의 변화	20
3. 생산 네트워크에 대한 이해	21
제2절 창신동 봉제산업에 대한 이해	25
1. 창신동의 역사적 형성과정	25
2. 배후생산지로서의 창신동	27
3. 창신동의 공간적 특성	31
4. 창신동의 운송수단	35
5. 의류 생산과정에 대한 이해	36

제3장 봉제산업을 통해서 본 창신동의 이륜차	39
제1절 창신동의 이륜차	39
1. 이륜차 통행량	39
2. 이륜차 유형 분류	40
3. 이륜차 소유 주체	42
제2절 이륜차 소유 주체별 이동 특성	44
1. 주체별 이동 패턴	44
1.1 공장주	44
1.2 운송업체 이륜차 운전자	46
2. 주체별 이동 특성	48
3. 주체별 이동 반경	53
제3절 이륜차 운전자 작업 행태 분석	56
제4절 창신동 도시구조 특성상 이륜차 운행 시 불편사항	61
 제4장 이륜차 통행으로 본 창신동의 공간적 특성	64
제1절 이륜차 통행에 의해 생겨난 공간적 특성	64
1. 건축적 변용	64
1.1 건축물 입면의 변화	64
1.2 진입부 단차 처리 및 로딩 데크 설치	65
1.3 캐노피 설치	66
2. 가로 유형별 공간적 특성	71
2.1 유형A- 창신길	72
2.2 유형B- 647번지	73
2.3 유형C- 583번지	75
3. 소결	76

제5장 결론	81
제1절 연구의 종합	81
제2절 연구의 한계 및 향후 연구과제	85
참고문헌	86
Abstract	89

표 목차

[표 1-1] ‘공장주’ 배달 및 수거 일지 항목	6
[표 1-2] ‘운송업체 이륜차 운전자’ 배송 일지 항목	6
[표 1-3] 창신·송인 도시재생 사업내용 및 추진계획	16
[표 3-1] 창신길 이륜차 통행량	40
[표 3-2] 창신동 지역 내 이륜차 종류	42
[표 3-3] 공장주 이동 특성	49
[표 3-4] 시아게사 이동 특성	50
[표 3-5] 운송업체 이륜차 운전자 이동 특성	50
[표 3-6] 작업장 내 근로자 및 이륜차 운전자 작업 행태	56
[표 3-7] 이륜차 운행 시 불편사항	63

그림 목차

[그림 1-1] 연구의 범위	3
[그림 1-2] 재정비촉진계획 배치도 및 조감도	13
[그림 1-3] 창신·송인 도시재생사업: 지역재생기업 전환계획	14
[그림 2-1] 동대문 패션산업클러스터	19
[그림 2-2] 과거-동대문 일대 우마차	20
[그림 2-3] 현재-동대문 일대 이륜차	20
[그림 2-4] ‘동대문시장-창신동 공장’의 작업순환원리	21
[그림 2-5] 시간대별 작업 내용	24
[그림 2-6] 경성시가전도(1910) 경성시가도(1927, 1933), 지적도(2007)	25
[그림 2-7] 창신동 전경	26
[그림 2-8] 평화시장 공장 내부	28
[그림 2-9] 현 창신동 봉제공장 내부	28
[그림 2-10] 의류제조업체 200개 이상 고밀집 지역	30
[그림 2-11] 창신동 주거·공장 혼합형태 건물	32
[그림 2-12] 창신동 봉제산업 분포도	34
[그림 2-13] 의류 생산과정	36
[그림 3-1] 일반적인 공장주 이륜차 형태	43
[그림 3-2] 일반적인 운송업체 운전자 이륜차 형태	44
[그림 3-3] 공장주 운송 패턴	45
[그림 3-4] 운송업체 이륜차 운전자 운송 패턴	46
[그림 3-5] 공장별 이동 특성 다이어그램	52
[그림 3-6] 공장주 이동 반경	54
[그림 3-7] 운송업체 이륜차 운전자 이동 반경	55
[그림 3-8] 작업 행태 다이어그램	60
[그림 4-1] 개구부 확장 사례	65
[그림 4-2] 진입부 구조물 설치 사례	66

[그림 4-3] 출입부 캐노피 설치 사례	67
[그림 4-4] ‘아트사’ 평면	69
[그림 4-5] ‘아트사’ 입면	70
[그림 4-6] ‘아트사’ 출입구 이용 현황	70
[그림 4-7] 가로 유형 위치도	71
[그림 4-8] 창신길 일대 경관	73
[그림 4-9] 647번지 일대 경관	75
[그림 4-10] 583번지 일대 경관	76
[그림 4-11] 창신길 배치도 및 단면도	78
[그림 4-12] 창신길 일대 전경	78
[그림 4-13] 647번지 배치도 및 단면도	79
[그림 4-14] 647번지 일대 전경	79
[그림 4-15] 583번지 배치도 및 단면도	80
[그림 4-16] 583번지 일대 전경	80
[그림 5-1] 환경개선에 대한 제안	83

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

서울 도심부에 위치한 창신동은 대표적인 의류제조업 밀집지역으로 국내 봉제산업의 핵심지역이다. 1960년대부터 1990년대 말까지 동대문지역 일대에 의류시장들이 지속해서 생겨나면서 근접한 거리에 위치한 창신동은 동대문의 배후생산지로서 중요한 역할을 해오고 있다. 현재까지도 이곳에는 약 3천여 개의 봉제 관련 업체가 자리 잡고 있으며, 이들은 촘촘한 관계망 속에서 연결되어 있다. 이를 바탕으로 창신동 생산 공장은 동대문 시장(판매) 그리고 동대문 종합시장(부자재)과 자기완결적인 산업시스템을 이루어 의류 생산 및 유통·판매 과정을 신속하게 진행하고 있다.

전체적인 의류 생산 과정은 공장 간의 긴밀한 연계성과 숙련된 생산담당자들의 솜씨를 바탕으로 순차적인 절차를 반복하며 진행된다. 오전에 의뢰된 주문은 패턴-재단-봉제-마도매-시아게의 공정과정을 거쳐 생산되며, 이렇게 완성된 의류는 시장이 개장하는 시간에 맞춰 신속하게 납품된다. 이때 납품을 담당하는 이동수단으로는 기동성과 신속성을 담보한 이륜차가 사용된다. 창신동은 지형 간의 고저차가 높고, 자연 발생적 도시구조로 생겨난 4m 미만의 도로가 지역 전체의 24.7%로 차지한다. 이러한 이유로 1990년대 초반부터 현재까지 창신동 지역 내 최적의 이동 및 운송 수단으로 이륜차가 사용되고 있다. 또한, 하루 안에 생산부터 납품까지 빠르게 이루어지는 의류 생산과정과 잦은 소량 생산에는 이륜차가 운송 매개로 가장 적합한 것으로 꼽혔다. 이에 이륜차는 부자재 시장, 창신동 생산 공장, 동대

문 시장을 오고 가며, 지역 내부는 물론 외부까지 유기적으로 연결하면서 지속적으로 물류 네트워크를 형성하고 있다.

이러한 역할로 창신동 일대는 동대문 종합시장에서 부자재를 공급받는 오전 9시부터 완성품이 납품되는 오후 8시부터 자정이 넘은 시간까지 부자재와 완성된 기성복을 실어 나르는 이륜차로 항시 붐빈다. 이에 따라 물류를 실어 나르는 이륜차의 빠른 움직임은 지역 골목에서 들리는 미싱 소리와 함께 창신동만의 고유한 형상이자 지역 이미지로 자리 잡게 되었다. 또한, 주택 출입부에 주차된 이륜차는 주택 내부가 봉제공장으로 사용되고 있는지 아닌지를 드러내는 하나의 표식이 되기도 하였다. 이렇다 보니 창신동을 논할 시 ‘이륜차’와 반복적인 이륜차 통행으로 생겨난 공간적 특징을 제외하고 이야기하기 어렵다.

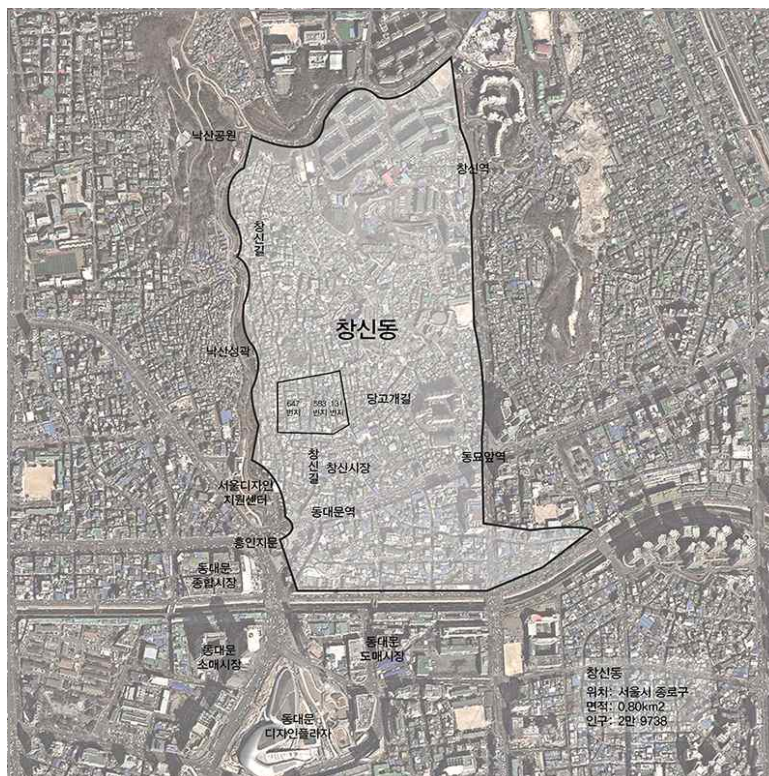
이러한 배경을 바탕으로 본 연구는 창신동 의류생산의 작동 메커니즘인 이륜차에 주목하였으며, 이륜차로 형성되는 전체적인 물류 네트워크를 파악하고, 반복적인 이동 패턴과 작업 행태에 의해 생겨난 공간적 특성 및 변화를 확인하는 것을 목적으로 하였다. 이때 물류 네트워크에 주를 이루는 의류생산 공장의 공장주와 전문 운송업체 이륜차 운전자로 나누어 보며, 두 그룹의 운전자의 이동 패턴, 특성, 반경 실증분석을 통해 전체적인 물류 네트워크를 면밀히 파악하고자 한다. 그뿐만 아니라, 현장관찰조사와 인터뷰를 통하여 지역 산업 특성 및 이륜차 통행으로 인해 생겨난 공간적 특성을 파악하고, 오랜 시간 최적화된 작업 공간 내·외부에서 행해지는 사람들의 행동패턴을 상세히 기록하고자 한다. 본 연구의 결과는 실질적인 공간적 환경개선방안을 마련하는 데 있어 중요한 자료(survey documentation)로 활용되는 것을 목적으로 하며, 더불어 향후 봉제

산업단지 계획 및 활성화 방안의 가로환경 및 공간 설계에 실질적으로 적용할 수 있게 하고자 한다.

제2절 연구의 범위 및 방법

1. 연구의 범위

본 연구는 창신동 지역 내 이륜차로 이루어지는 물류 네트워크를 파악하고자 창신동 일대 전체를 연구의 공간적 범위로 설정하였다. 특히 상당수의 생산 관련 업체가 자리 잡고 있는 창신동의 대표 밀집지인 647번지와 583번지 일대를 중심으로 공간분석과 현장관찰조사가 진행되었다.



[그림 1-1] 연구의 범위

2. 연구의 방법

본 연구의 방법은 크게 두 단계로 나뉜다. 우선 창신동 봉제 산업에 관련한 선행 연구와 보고서 및 서적을 활용하여 문헌연구를 진행한다. 이를 통해 대상지에 대한 충분한 이해를 바탕으로 연구를 시작한다. 그다음 물류 네트워크의 주를 이루는 의류생산 공장의 공장주와 전문 운송업체 이륜차 운전자를 대상으로 설문조사(일일 운송 일지), 심층 인터뷰 및 현장관찰조사 등 실증적인 연구방법 진행을 통해 이륜차로 이루어지는 물류 네트워크와 이에 생겨난 공간적 특징을 파악하였다. 세부적인 연구방법은 다음과 같다.

첫째, 창신동 지역의 물류 네트워크를 형성하는 이륜차의 높은 통행량을 실증하기 위해 7월과 8월 두 차례 평일 오전 10시부터 오후 8시까지 창신동의 주생활 가로인 창신길 초입부에서 이륜차 통행량 조사를 시행하였다. 본 조사는 창신길에 유입·유출하는 이륜차를 대상으로 진행하였다. 반면, 통행량 측정이 한 지점에서 다수 객체의 움직임을 모니터링 한다는 한계점이 있다.

둘째, 지역 내 지속해서 물류 네트워크를 구축하는 생산 공장의 공장주와 창신동의 운송을 전담하는 ‘창신 퀵 서비스’ 운송업체의 이륜차 운전자와 일대일 인터뷰형식으로 조사를 진행하였다. 인터뷰 내용으로는 이륜차 종류, 유형별 적재량, 유지 방법 등을 파악하였으며, 아울러 물류 운반 또는 운행 시 불편한 점에 대한 개인적인 견해 및 수요를 확인하였다. 다음으로는 지속해서 물류 네트워크를 형성하는 두 부류의 운전자의 이동 패턴 및 특성을 파악하고자 10월 6일부터 8일 총 3일간 5~8인 규모의 종합공장 6곳과 ‘창신 퀵 서비스’ 업체 이륜차 운전자 6명을 대상으로 작성된 운송일지를

배포하였다. 이 때 배포된 운송일지는 두 부류의 운전자 각각에 맞게 준비하였다. 겉으로 드러나지 않는 지역 산업 특성상 물류 운송일지 작성이 가장 적합한 데이터 구축 방법이었다. 공장주 운송일지의 구성은 조사된 공장주의 물류 이동 패턴 이해를 바탕으로 배달과 수거 항목으로 나누었으며, 배송·수거 시간, 출발지 및 도착지 분류, 물류 품목 및 수량 등을 명확히 약속할 수 있도록 항목이 짜여 졌으며, 거래처수를 고려하여 동일한 항목을 반복해 구성하였다. 또한, 전체적인 네트워크를 파악하고자 본 생산 공장과 거래하는 시아게사에 유사한 운송 일지를 배포하였다. 공장주의 일일 운송 일지 항목은 아래의 [표 1-1]와 같다. 운송업체 이륜차 운전자 일지 구성의 경우 인터뷰를 통해 업체 이륜차 운송자의 하루 평균 운송 횟수는 20~30회로 파악돼, 이를 바탕으로 아래 [표 1-2]와 같이 동일한 30개의 항목으로 운송 일지를 구성하였다. 본 운송일지는 이륜차 운전자 6명에게 하루 분량을 배포해 물류 이동 동선, 거리, 품목, 수량, 운임비 등을 기록해 보았다. 기록된 데이터를 통하여 창신동에서 유입·유출되는 물류의 이동을 파악하고, 각 그룹의 이동 패턴, 반경 및 특성 등을 도출해 이를 도표화(mapping)하였다. 더불어 대상지 내 생산 공장을 현장 방문하여 반복적인 생산패턴과 이륜차 이용에 용이하게 변형된 현 작업 공간을 도면화 및 시각화하였으며, 공장 근로자의 작업 행태 관찰을 통해 행동 패턴을 도출하였다. 이 때 공장의 외부 공간 세부 도면과 입면을 사용하여 공간 외부에서 일어나는 이륜차 통행, 세부적인 행동과 공간과의 상호관계 또한 사진촬영 및 스케치를 통해 기록하였다.

#1 배달
출발지: 시간 _____ : _____ 주소 _____
출발지 분류: 패턴 <input type="checkbox"/> 재단 <input type="checkbox"/> 봉제 <input type="checkbox"/> 가정집 하청 <input type="checkbox"/> 시아게 <input type="checkbox"/> 종합시장 <input type="checkbox"/>
배송 물품: 부자재 <input type="checkbox"/> 재단된 원단 <input type="checkbox"/> 완성품 <input type="checkbox"/>
배송포장방법: 대형봉투 <input type="checkbox"/> 보자기/천 <input type="checkbox"/> 그 외 <input type="checkbox"/>
배송 물품 수: _____ 개
배송지: 도착시간 _____ : _____ 주소 _____
배송지 분류: 패턴 <input type="checkbox"/> 재단 <input type="checkbox"/> 봉제 <input type="checkbox"/> 시아게 <input type="checkbox"/> 가정집 하청 <input type="checkbox"/> 시장 <input type="checkbox"/>
배송지에서 떠나는 시간: _____ : _____ 시

#2 수거
수거 시간: 오전 <input type="checkbox"/> /오후 <input type="checkbox"/> _____ : _____ 시
수거 물품: 재봉이 완성된 의류 <input type="checkbox"/> 시아게를 거친 완성품 <input type="checkbox"/>
수거 물품 개 수: 대봉 _____ 개/ _____ 장
수거물품포장방법: 대형봉투 <input type="checkbox"/> 보자기/천 <input type="checkbox"/> 그 외 <input type="checkbox"/>
배송 출발 시간: 오전 <input type="checkbox"/> /오후 <input type="checkbox"/> _____ : _____ 시 (해당 경우)
배송지 분류: 패턴 <input type="checkbox"/> 재단 <input type="checkbox"/> 봉제 <input type="checkbox"/> 가정집 하청(재봉) <input type="checkbox"/> 시아게 <input type="checkbox"/> 시장 <input type="checkbox"/>
배송 도착 시간: 오전 <input type="checkbox"/> /오후 <input type="checkbox"/> _____ : _____ 시

[표 1-1] '공장주' 배달 및 수거 일지 항목

#1 출발: 사무실 <input type="checkbox"/> 외부 출발 <input type="checkbox"/>
출발지: 시간 _____ : _____ 주소 _____
출발지 분류: 패턴 <input type="checkbox"/> 재단 <input type="checkbox"/> 봉제 <input type="checkbox"/> 가정집 하청 <input type="checkbox"/> 시아게 <input type="checkbox"/> 종합시장 <input type="checkbox"/>
배송 물품: 부자재 <input type="checkbox"/> 재단된 원단 <input type="checkbox"/> 완성품 <input type="checkbox"/>
배송포장방법: 대형봉투 <input type="checkbox"/> 보자기/천 <input type="checkbox"/> 그 외 <input type="checkbox"/>
배송 물품 수 및 무게: _____ 개
배송지: 도착시간 _____ : _____ 주소 _____
배송지 분류: 패턴 <input type="checkbox"/> 재단 <input type="checkbox"/> 봉제 <input type="checkbox"/> 시아게 <input type="checkbox"/> 가정집 하청 <input type="checkbox"/> 시장 <input type="checkbox"/>
배송비: _____ 원

[표 1-2] '운송업체 이륜차 운전자' 배송 일지 항목

3. 연구의 흐름

본 연구는 5장으로 구성되며 다음과 같은 흐름으로 이루어진다. 제1장은 서론 부분으로 본 연구를 주제로 선택한 배경과 목적의 서술, 그리고 연구의 공간적 범위와 연구방법에 관해 설명하며 창신동을 대상으로 한 선행연구에 대한 고찰 및 차별성에 관해 기술하였다. 그뿐만 아니라 2014년부터 시행되고 있는 ‘창신·송인 도시재생사업’에 대한 충분한 이해를 바탕으로 본 연구의 필요성 및 중요성에 관해 기술하였다.

제2장은 이론적 고찰 부분으로 문헌조사를 통해 동대문 일대 패션산업의 형성과정 및 패션클러스터 내에서 이루어지는 전체적인 의류 생산 및 유통·판매 과정을 이해하고, 더불어 동대문 배후생산지 창신동의 형성과정, 역할, 분포, 현황, 창신동의 운송수단 등에 관해 기술하였다. 이 과정을 통해 본 연구의 대상지를 충분히 이해하고자 하였다.

제3장에서는 본격적 현장조사를 통해 이륜차가 주 운송 매개가 되어 이루어지는 물류 네트워크에 관하여 기술하였다. 이때 이륜차 소유 주체별 이륜차의 유형, 이동 패턴, 이동 반경 등 각 그룹별 이동 특성에 관해 상세히 기재하였으며, 근로자의 작업행태 분석과 인터뷰를 통해 물류 운반 또는 운행 시 불편한 점에 대한 개인적인 견해 및 수요에 관해 서술하였다. 또한, 공장 근로자의 작업 행태 관찰 통해 도출한 행동 패턴을 기재하였다.

제4장에서는 앞장에서 다룬 이륜차로 이루어지는 반복적인 물류 운송과 일관성 있는 작업 패턴에 따라 생겨난 공장의 내·외부의 건축적 변용을 찾아 시각화하였다. 건축적 변화양상은 크게 3가지

유형으로 나누어 보았으며, 3가지 건축적 변용을 대상지 내에서 대표적인 가로유형 3가지: 창신길, 647번지 골목, 583번지 골목을 선정하여 관찰 조사하였다.

마지막 5장에서는 앞서 연구한 창신동 생산·물류 네트워크에 이해를 바탕으로 도출한 창신동 공간적 특성에 대해 요약정리하고, 연구의 한계 및 추후 연구 과제를 제시함으로 본 연구를 마무리한다.

제3절 관련 연구 고찰

1. 선행연구 고찰 및 차별성

1.1 단행본 및 연구보고서

본 연구에서는 창신동 의류생산의 작동 메커니즘인 이륜차로 형성되는 전체적인 물류 네트워크 파악을 목적으로 하였다. 이를 위해 창신동에서 이루어지는 의류 생산과정과 창신동의 공간적 특성에 관련한 문헌들을 고찰하였다.

최근 창신동이 동대문의 배후생산지로서 갖고 있는 고유한 장소성에 관한 연구가 활발히 이루어져 왔다. 세부적인 연구내용은 다음과 같다. 서울역사박물관은 서울 도심부에 위치한 산업지역 동대문, 창신동 그리고 명동을 대상으로 현장조사를 통하여 과거와 현재를 상세히 기술하였다. 또한 본 연구는 동대문 의류산업의 배후생산지로서 창신동의 역할 및 정체성에 대해 기술함으로써 이의 중요성과 보존의 필요성에 대하여 사회에 환기시키고자 하였다. 결과 2012년 『창신동: 공간과 일상』이라는 표제로 창신동의 역사, 동대문 배후생산지로서의 형성과정, 그리고 현재 모습까지 도면, 스케치, 사진을

포함해 상세히 기술하였다. 그 밖에도 한국의류산업협회는 2013년 지원정책 마련에 기초자료로 사용하고자 『서울시 의류제조 집적지 실태분석 보고서』를 작성하였다. 이는 한국의류산업협회가 추진 중인 의류생산 역량강화 사업을 위해 작성된 통계자료로, 서울에 위치한 3,500개 업체를 대상으로 조사가 진행되었다. 창신동은 본 조사의 해당지역으로 창신동 봉제 산업의 정확한 규모 및 관련 현황이 구체적으로 기술되었다. 본 연구에서 밝혀진 실질적인 통계자료를 바탕으로 창신동은 의류 생산의 핵심적인 역할을 하고 있음을 알 수 있다. 그 외에도 김경민, 박재민(2013) 『창신동의 리썸킹 서울: 도시, 과거에서 미래를 보다』에서는 서울 도심부 오래된 산업지역으로서 창신동의 도시적 가치를 논했으며, 오래시간 형성된 지역산업 네트워크 및 지역성이 보존되어야 한다고 강조하고 있다.

앞서 진행된 연구 모두 동대문의 배후생산지로서의 지역성을 재조명하는 것을 목적으로 하였으며, 창신동의 공간적 특성에 대해 상세히 기술하였다. 이를 통해 창신동의 장소성과 오랜 시간 형성된 네트워크적 관계망을 고려한 활성화 방안에 대한 고민이 필요하다고 생각한다.

1.2 창신동을 대상으로 한 선행연구

물리적 노후화와 경제적 변화의 따른 쇠퇴로 인해 창신동이 낙후된 산업지역으로 인식되기 시작하면서 본 지역을 대상으로 연구가 활발히 진행되었다. 이는 크게 연구형과 설계형 2부류의 연구로 나누어 볼 수 있다.

먼저 연구형 논문의 경우 동대문 배후생산지로서 창신동의 장소적

특징에 대해 다루고 있다. 『서울 창신동 봉제산업지역의 작업환경 개선에 관한 연구』에서는 동대문 의류산업 쇠퇴와 함께 창신동이 겪고 있는 산업쇠퇴에 대한 이해를 바탕으로 작업환경개선 및 봉제산업 재생에 대한 방안을 제안하였다. 이는 상세히 조사·기록된 창신동 봉제 산업지역의 공간적, 사회적 현황이 바탕이 되었으며, 지역주민들의 환경개선에 대한 요구사항 또한 적극 반영되었다(이윤덕, 2012).¹⁾ 그러나 연구에서 제시한 개선방안은 환기, 채광 등의 물리적 환경 개선, 가로체계 개선 등의 다소 일반적이고 평이한 개선방안으로 맞춰져 있다는 한계가 있다. 『창신동 동대문 의류산업 배후생산지의 장소적 특성 연구』에서도 또한 창신동 배후생산지로서의 공간적 특성과 도심부 중요 산업으로서의 잠재력을 다루었으며, 이를 바탕으로 점진적 도심재생정책 및 보존의 필요성에 대하여 기술하였다(노수미, 2007).²⁾ 이 두 연구를 통해 창신동 지역성 및 지역산업에 의해 생겨난 공간적 특성에 대해 유추해 볼 수 있었으나 봉제 산업에 집중되어 있어 물류 네트워크와 이륜차로 생겨난 창신동의 공간적 특성을 파악하는 데는 한계가 있었다.

창신동을 대상으로 한 설계형 연구의 경우 봉제산업 특화지역이라는 지역 특성이해를 바탕으로 기존 창신동 봉제 산업과 지역성을 고려한 설계 계획안을 제시하였다. 『창신동 봉제골목의 장소성 재해석 : 동대문 의류산업 배후생산지로서 봉제공장 활성화 계획』에서는 봉제공장이 밀집되어 있는 창신2동 647번지 일대를 중심으로 기존 생산 공장에 디자인스튜디오, 의류상가, 갤러리, 오토바이 주차

1) 이윤덕, 「서울 창신동 봉제산업지역의 작업환경 개선을 위한 연구」, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문, 2012.

2) 노수미, 「창신동 동대문 의류산업 배후생산지의 장소적 특성 연구」, 서울시립대학교 일반대학원, 2007.

장 등의 새로운 프로그램을 도입한 단지 계획안을 제시하였다(송창수, 2011).³⁾ 『도심 산업생산 기반 확충을 위한 창신동 봉제공장형 경사지 주거 계획』에서는 기존 경사지 주거지의 특성을 고려하여 현재 창신동 지형에 맞는 봉제·주거 단지를 계획하였다(이은희, 2011).⁴⁾ 또한 『산업유산 특화 및 강화를 통한 도시 재생 계획』에서는 창신동 지역 내 위치해 있는 기존 한옥과 새로운 건축물을 연계하여 패션학교로 공간을 재구성하는 설계안을 제시하였다(박용수, 2012).⁵⁾

기존 선행연구는 창신동 봉제산업을 중심으로 연구되었으며, 중요한 도심산업지역으로서 지역 보존의 필요성이 강조되었다. 더불어 지역성을 고려한 환경개선방안을 제시하기도 하였다. 본 연구자 역시 동대문의 배후상산지로서의 공간적 특성과 오랜 시간 형성된 산업 네트워크에 대한 중요성에 의의를 두며 현존하는 창신동의 지역성 보존이 필요하다고 생각한다. 이에 앞서 봉제산업을 중심으로 연구가 이루어졌다면, 본 연구는 이에서 더 나아가 지역산업을 유기적으로 연결하는 창신동의 주 물류 작동 메커니즘인 이륜차에 대한 연구를 진행하고자 하였다. 이륜차는 창신동의 지형적 조건과 의류 생산 사이클에 영향을 받아 주 이동·운송 매개로 지속적으로 사용되고 있으며, 공장과 공장 또는 공장과 외부 업체를 유기적으로 연결함으로써 생산·유통 네트워크를 조밀하게 연결하는 핵심적인 역할을 담당하고 있다. 이에 따라 이륜차를 차치하고 창신동을 이야기

3) 송창수, 「창신동 봉제골목의 장소성 재해석 : 동대문 의류산업 배후생산지로서 봉제골목」, 건국대학교 건축전문대학원 석사학위논문, 2011.

4) 이은희, 「도심 산업생산기반 확충을 위한 창신동 봉제공장형 경사지 주거계획」, 한양대학교 대학원, 2011.

5) 박용수, 「산업유산 특화 및 강화를 통한 도시 재생 계획 : 동대문 의류산업 밀집지역의 창신동을 바탕으로」, 건국대학교 건축전문대학원 석사학위논문, 2012.

하긴 어렵다. 그럼에도 불구하고 현재까지 이륜차의 실제적인 이동 패턴에 대한 분석 및 반복적인 이륜차 통행에 의해 생겨난 공간적 특성이 파악되지 않았다. 이에 이륜차 통행시점에서 도시공간해석이 필요하며, 이에 생겨난 물리적 변화양상을 도출해 실질적인 환경개선방안에 반영할 수 있도록 하고자 한다.

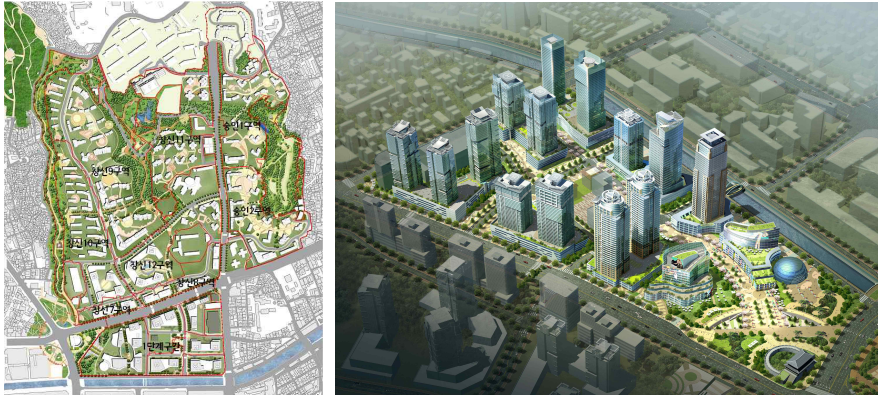
2. 연구의 필요성

도시는 시간의 흐름에 따라 변화하고 생성, 성장, 쇠퇴의 일련의 과정을 거치게 된다. 창신동은 경제적 변화에 따른 경제적 쇠퇴와 물리적 노후화를 겪게 되면서 낙후된 산업 지역으로 인식되기 시작하였다. 이에 대한 대처방안으로 2007년 창신동은 ‘재정비촉진지구로’ 지정되었으며, 이후 총 2단계로 나뉘 뉴타운 사업이 계획되었다. 1단계는 왕산로를 기준으로 남쪽을 사업구간으로 설정해 도시환경정비사업구역으로 지정하였으며, 2단계는 다세대 주택이 다수 밀집해 있는 북쪽을 주택재개발정비 사업구역으로 지정하였다.⁶⁾ 계획에 따르면 두 사업구간에 2,000여 채의 아파트와 40층 높이의 상업용도의 건물을 신축하고 홍인지문 인근에 역사문화공원을 갖춘 ‘도심형 상업·문화 복합단지’ 조성을 계획하였다.⁷⁾ 이를 통해 낙후된 주거환경을 개선하고, 부족한 기반시설을 확충해 도시환경 개선을 목적으로 하였다. 또한, 아파트형 봉제공장을 건립하여 열악한 작업환경을 개선하고, 건축물 내 기숙사와 탁아시설 등 기반시설을 구축해 신규의 젊은 인력들이 유입될 수 있는 여건을 마련하고자 하였다. 이처럼 창신·승인 재정비촉진계획은 기존 지역을 전면

6) 서울특별시 균형발전본부, ‘HI SEOUL 뉴타운 소식’, <제72호>, 2010, p.2.

7) 서울특별시 균형발전본부, ‘HI SEOUL 뉴타운 소식’, <제72호>, 2010, p.3.

철거 후 대규모 재개발로 창신동 전 지역을 탈바꿈한다는 청사진을 발표하였다. ([그림 1-2] 참고)



[그림 1-2] 재정비촉진계획 배치도 및 조감도
※자료: 서울시 제공 (Hi, Seoul 뉴타운 소식 제72호)

그러나 지역주민들 간의 갈등, 경기악화, 기존 봉제 산업 파괴에 대한 우려로 인해 원활하게 진행되지 못하였다. 이후 7년간의 방치된 끝에 2013년 9월 도시재정비 위원회에서 뉴타운·재개발 사업안을 해제하였다.⁸⁾

창신동은 서울시 내 35개 뉴타운 중 뉴타운 지구 전체가 처음으로 해제된 지역이자 국토교통부가 2014년 4월 처음으로 지정한 ‘도시재생 선도지역’이다. 사업 종료 예정인 2017년까지 국비 100억 원과 시비 100억 원을 지원받아 기존 뉴타운 계획과 달리 지역 자산을 활용하고 보존하는 계획을 하고 있다. 이는 과거 도시재생 사업은 지역의 중요성을 잃은 채 일각의 판단을 바탕으로 지역적 특성을 고려하지 않은 절면 철거 개발 방식에서 오랜 시간 조밀하게 연계된 산업네트워크를 보존하는 새로운 패러다임의 도시재생사업이

8) 서울역사박물관, 『창신동: 공간과 일상』, 서울: 서울역사박물관, 2012, p.67.

시도되고 있음을 보여준다. 본 계획은 주민을 중심으로 사업 종료 시점까지 마을공동체 회복(사회재생), 지역 자산 활용(역사재생), 봉제산업 활성화(경제재생), 주거환경 개선(주거재생)의 목표를 갖고 도시재생사업을 진행할 예정이다.⁹⁾ 사업 실행 1년 차인 2014년에는 오랜 시간 축적된 주민 간의 갈등을 해소하며, 2015년에는 재생사업을 위한 지원센터 등 사업을 위한 기반을 구축하며, 3년 차인 2016년에는 주민공모사업 등을 추진해 사업을 가시화한다. 사업 종료 시점인 2017년에는 본 사업이 지속 가능하도록 시스템을 구축할 계획이다.¹⁰⁾



[그림 1-3] 창신·송인 도시재생사업: 지역재생기업 전환계획
※자료: 서울시 제공

서울시가 추진하는 재생사업에 포함된 네 가지 목표 중 하나는 창신동 봉제 산업 중심의 지역산업 재생 및 지역경제 활성화이다. 이에 ‘경제재생’ 분야에 지역 봉제 산업 활성화를 위한 세분화된 계획이 작성 되었다. 총 25개의 사업 계획 중 지역특화산업 관련 사업은 5개가 제안되었으며, 이는 봉제체험 루트 개발, 봉제축제 개최, 패션아카데미 건립, 봉제 산업 지원체계 구축, 봉제여성지원센터 개

9) 서울특별시 균형발전본부, ‘HI SEOUL 뉴타운 소식’, <제72호>, 2010, pp.11-13.

10) 서울특별시 종로구 도시재생지원센터, ‘서울형 도시재생 창신·송인’ 주민설명회 보도자료, 2014.

설 등 인력 유입과 지속가능한 봉제 산업 체계 구축을 중심으로 이루어졌다.¹¹⁾

반면 물리적 개선방안은 사업항목에 포함되지 않아 지역 내의 기존 생산 관련 업체 근로자나 물류를 지속적으로 운송하는 이륜차 운전자를 배려한 하드웨어적 지원책은 부족한 실정이다. 이외 한국 의류산업협회에서도 강북구 소재 봉제업체를 대상으로 근무환경 개선 지원 사업을 시행하였으나 지원 내용에는 이륜차 주차 시설 및 이에 관련 개선 사항은 포함되어 있지 않았다. 이에 기존의 지역 고유 산업 유지를 가능케 하는 근로자에 초점을 맞추어 사람중심의 접근방법을 통한 노후화된 시설 개선 계획이 필요한 시점이다. 창신동 지역의 열악한 작업환경과 저임금으로 인해 젊은 인력들이 봉제 산업을 기피하고 있다. 이에 물리적 개선을 통해 봉제산업에 대한 이미지를 개선하고 근로자의 생산성 향상 등 좀 더 현실적인 효과를 위한 계획이 필요하다. 이는 물리적 개선은 업체 내에서 활동이 많은 근로자를 중심으로만 이루어질 것이 아니라 지역 내 물류 운송을 담당하는 이륜차 운전자에 대한 고려 또한 필요하다. 이륜차는 공정별 공장 간의 물류 운송을 연결함으로써 전체적인 생산 사이클을 유기적으로 연결하는 매개로 지역 내 중요한 역할을 담당하고 있다. 이에 이륜차로 이루어지는 물류 네트워크 이해는 반드시 필요하며, 이륜차의 이동 특성, 운전자의 필요 및 수요, 이에 따른 물리적 변화를 파악해 이들을 배려한 환경개선 처방이 필요하며, 의류제조업 종사자에 더욱 주목할 필요가 있다. 이에 본 연구는 이륜차 운전자에 초점을 맞춘 계획 수립에 중요한 자료로 활용될 수 있도록 하고자 한다.

11) 서울특별시 균형발전본부, 'HI SEOUL 뉴타운 소식' ,〈제72호〉, 2010, pp.14-16.

사업명	사업내용	기간
역사, 관광, 봉제체험 루트개발	이화동-바우당터-정업원터-동망봉-동망정- 안양암 루트 조성	2014 ~
	영화 및 드라마 촬영지 방문 루트	2014 ~
	관광객이 직접 옷을 만들고 착용해볼 수 있는 봉제 체험루트 조성	2014 ~
봉제축제 및 패션쇼 개최 지원	봉제인과 시민이 함께하는 축제의 장 마련	2014 ~
여성 활동 지원체계 구축	봉제여성지원센터 시설 여성대학으로 경력 단절 여성 권익증진 재취업 및 소통방법 등의 정보 제공	2014 ~ 2016
지속가능한 봉제산업 지원체계 구축 :봉제산업지원센터설립	마케팅 플랫폼 구축 (DDP, 서울디자인센터, 봉제조합 연계)	2014 ~
	재래장비 및 작업장(동선) 개선 산업재해 요소 제거	2014 ~
창신동패션/영화 아카데미 설립운영	종전의 마을 공동체 ‘옷 만들기’, ‘도시의 산책자’, ‘어반하이브리드’ 등 연계 프로그램 운영 영화 아카데미 관련 부분 신설	2014 ~ 2016

[표 1-3] 창신·송인 도시재생 사업내용 및 추진계획

※자료: 서울특별시 제공

제2장 이론적 고찰

제1절 동대문 패션산업에 대한 이해

1. 동대문시장의 형성과정

동대문은 24시간 지속적으로 경제활동이 일어나는 대표적인 의류 생산 및 판매·유통단지로 우리나라 패션산업의 중심지이다. 현재 동대문 일대에는 37개의 도·소매시장상가와 점포 3만 5천 개가 위치해있으며, 고용 인구는 10만에 달하고 있다. 유동인구는 하루 평균 60만에 달하며, 평균 매출액은 400억 원대로 국내 최대 의류시장임을 보여주고 있다.¹²⁾ 이처럼 동대문 시장이 패션산업의 최대 직접지로 자리 잡기까지는 1905년 광장시장 설립을 시작으로 100년 이상의 오랜 역사가 바탕이 되었다. 당시 광장 시장으로 불리던 동대문 시장은 미곡·어류·과일·잡화 등 생필품을 판매하던 재래시장이었다. 이와 같이 광장시장이 활성화됨에 따라 동대문 일대에 관련 산업 업종이 들어설 수 있는 계기가 마련되었고, 이를 시작으로 동대문 일대가 활성화되기 시작하였다.¹³⁾ 한편, 한국전쟁으로 시장 일대가 파괴되자 피난민들은 청계천 일대에 판잣집을 짓고 전쟁 뒤 남겨진 미군 군복을 판매하기 시작하였다. 그러던 중 1957년과 1959년 두 차례 청계천 변 판잣집과 무허가 상점에 대규모 화재가 발생하였고, 이를 서울시는 화재 취약대상으로 판단해 철거하였다. 서울시는 철거로 인해 갈 곳 없는 상인들을 위해 시장 신설 허가하였으며, 결과 1962년 2월 청계천 변 긴 대지에 3층 높이의 평화시장이

12) 서울특별시 도시기반시설본부, 『동대문디자인플라자 & 파크 사업편』, 서울: 서울특별시 도시기반시설본부, 2013, p.22.

13) “한국민족문화대백과사전”, <http://encykorea.aks.ac.kr/Contents/Index>

건립되었다.¹⁴⁾ 이를 기반으로 통일시장, 동화시장, 신평화시장이 잇따라 문을 열고, 동대문 일대에 도매 상권이 형성되기 시작하였다. 비슷한 시기 동대문 시장 인근 지역에 원단 및 부자재를 판매하는 동대문 종합시장(1971)이 들어서면서 근접한 거리 내에 부자재를 공급받을 수 있는 산업집적지를 갖추게 되었다. 이후 1990년대 말까지 지속해서 제일평화시장(1980), 남평화시장(1980), 아트프라자(1990), 디자이너클럽(1994), 뉴존(2000)등 도매시장들이 건립되면서 동대문 동부에 도매 상권이 확장되었으며,¹⁵⁾ 패션산업의 성장은 1997년 외환위기 속에서도 멈추지 않고 계속되었다. 밀리오레(1998), 두산타워(1999)와 같은 대형 소매 상가들이 동대문 서부에 들어서면서 대량 구매하는 상인들이 위주였던 동대문 시장에 일반 소비자들을 위한 공간이 형성되었다.¹⁶⁾ 이는 동대문 시장상권의 유통을 촉진하는 계기가 되었으며, 새로운 쇼핑문화를 창출하였다. 또한, 소매 상권을 형성함에 따라 생산, 도매, 소매까지 근접한 거리 내에서 빠르게 이루어질 수 있는 자기 완결적 패션산업 클러스터를 갖추게 되었다.

앞서 다룬 바와 같이 동대문 시장 일대는 지속적으로 변화해왔다. 한편, 2007년 다시 한 차례 큰 변화를 경험하게 되는데 서울시는 기존 동대문운동장이 있던 부지를 공원, 상업, 문화, 디자인 산업 지원 시설 등으로 구성된 종합문화공간 조성 사업을 시행하였다. 본 사업을 통해 2014년 동대문디자인플라자&파크(DDP)가 완공되었으며, 이는 동대문지역 일대 낙후된 패션산업 상권 활성화와 패션산업 중심지로서의 명성을 재각인하는 데 의의를 두었다.¹⁷⁾ 신문기사에 따르

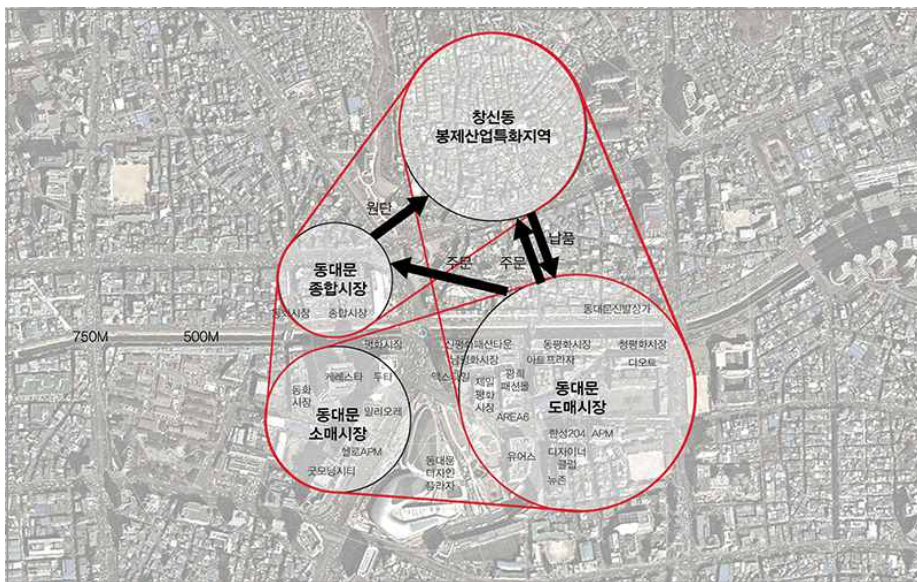
14) 서울역사박물관, 『동대문시장: 불이 꺼지지 않는 패션 아이콘』, 서울: 서울역사박물관, 2011, p.51.

15) 같은 책, p.58.

16) 박용수, 「산업유산 특화 및 강화를 통한 도시 재생 계획 : 동대문 의류산업 밀집지역의 창신동을 대상으로」, 건국대학교 건축전문대학원 석사학위논문, 2012, p.4.

면 DDP는 개관 200여 일 만에 무려 500만 명이 방문하였으며, 두산타워 등 주변에 위치한 상가의 매출이 20% 정도 증가했다고 한다.¹⁸⁾ DDP의 경제적 효과로 인해 늘어나는 의류 판매량이 인근 지역에 위치한 관련 업종 활성화와 창신동의 생산 경쟁력이 다시금 극대화될 수 있기를 기대해 본다.

동대문은 자연 발생적 재래시장을 시초로 상권이 형성되면서 패션산업의 핵심지역으로 자리매김하게 되고, 관련 업체 건설을 통하여 패션산업 클러스터로의 기반을 확립하였다. 이후 청계천 복원, 복합문화공간 개발 등으로 이미지를 향상해 국내 대표적인 생산 거점이자 산업집적체로서의 성공사례로 현재까지 소개될 수 있게 되었다.



[그림 2-1] 동대문 패션산업클러스터
※자료: 이윤덕(2012) 재구성

17) “동대문디자인플라자 홈페이지”, <http://www.ddp.or.kr/MA010001/getInitPage.do>

18) 이해준, “DDP 개관 200여 일 만에 500만 돌파 랜드마크 우뚝”, 『해럴드경제』, 2014년 10월 28일.

2. 동대문시장 일대 운송수단의 변화

동대문 일대 상권이 형성되는 과정 안에서 물류 생산과 유통을 연결하는 운송수단에 몇 차례의 변화를 경험하였다. 1900년대 초 동대문시장에서 판매되는 물류는 교외 지역에서 반입되었으며, 이때 운송수단으로는 마차 또는 우마차가 사용되었다.¹⁹⁾ 이후 서울 교통시설의 발달과 자동차 이용이 급속도로 증가함에 따라 ‘자동차’로 운송수단이 변화하였다. 이에 기존 물류 운송 소모시간을 단축, 자동차는 주 물류 운송매개로 자리 잡았다. 그러나 서울의 산업화로 인해 도심 내 차량의 수도 급격하게 증가하게 되었고, 이에 시장 앞 교통대란이 생겨나면서 물류 운송시간은 다시 증가하였다. 이에 동대문 지역 시장은 운송시간 단축을 위해 90년대 초부터 자동차보다 이동의 유동성이 더 좋은 이륜차를 주 운송매개로 사용하기 시작하였다. 이륜차는 현재까지 사용되고 있으며, 동대문 일대에는 차량보다 이륜차 통행이 더 잦다고 할 수 있을 정도로 항상 높은 이륜차 통행량을 띠고 있다.



[그림 2-2] 과거-동대문 일대 우마차
※자료: '사진으로 보는 서울' 2권
서울시사편찬위원회



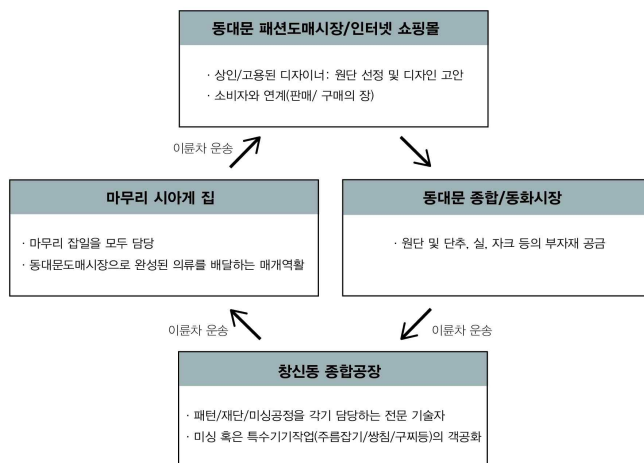
[그림 2-3] 현재-동대문 일대 이륜차
※자료: 연구자 촬영

19) 김성우, 『건축형태와 시장영역의 상호관계를 통해 본 재래시장의 거대구조에 관한 연구』, 서울대학교 대학원 석사학위논문, 1999, p.35.

동대문 지역은 24시간 역동적인 생산과 소비 시스템을 지속적 유지하고 있다. 이는 동대문 일대에 발생하는 극심한 정체 속에서 차량으로는 불가능한 이륜차의 기동력과 신속성으로 전체적인 물류 운반을 담당하고 있기에 빠르게 움직이는 의류 생산 및 유통 사이클이 유지 가능했다. 이로써 ‘이륜차’의 역할은 매우 중요하다는 점을 알 수 있으며, 도시의 물리적 환경이 변화함에 따라 앞서 다룬 바와 같이 운송 및 이동수단의 선택에 변화를 경험 후 현재의 이동 행태를 갖게 됐음을 알 수 있다.

3. 생산 네트워크에 대한 이해

전체적인 의류 생산 및 유통·판매 과정은 반경 1km 이내에 위치해 있는 동대문시장, 부자재시장 그리고 창신동 공장 간에 생겨난 관계망을 바탕으로 아래 [그림 2-4]와 같이 순차적인 절차를 반복하며 이루어진다. 이때 전 과정은 면식적 관계를 기초로 이루어지며 일요일을 제외한 주문이 이루어지는 6일간 전화상으로만 이뤄진다.



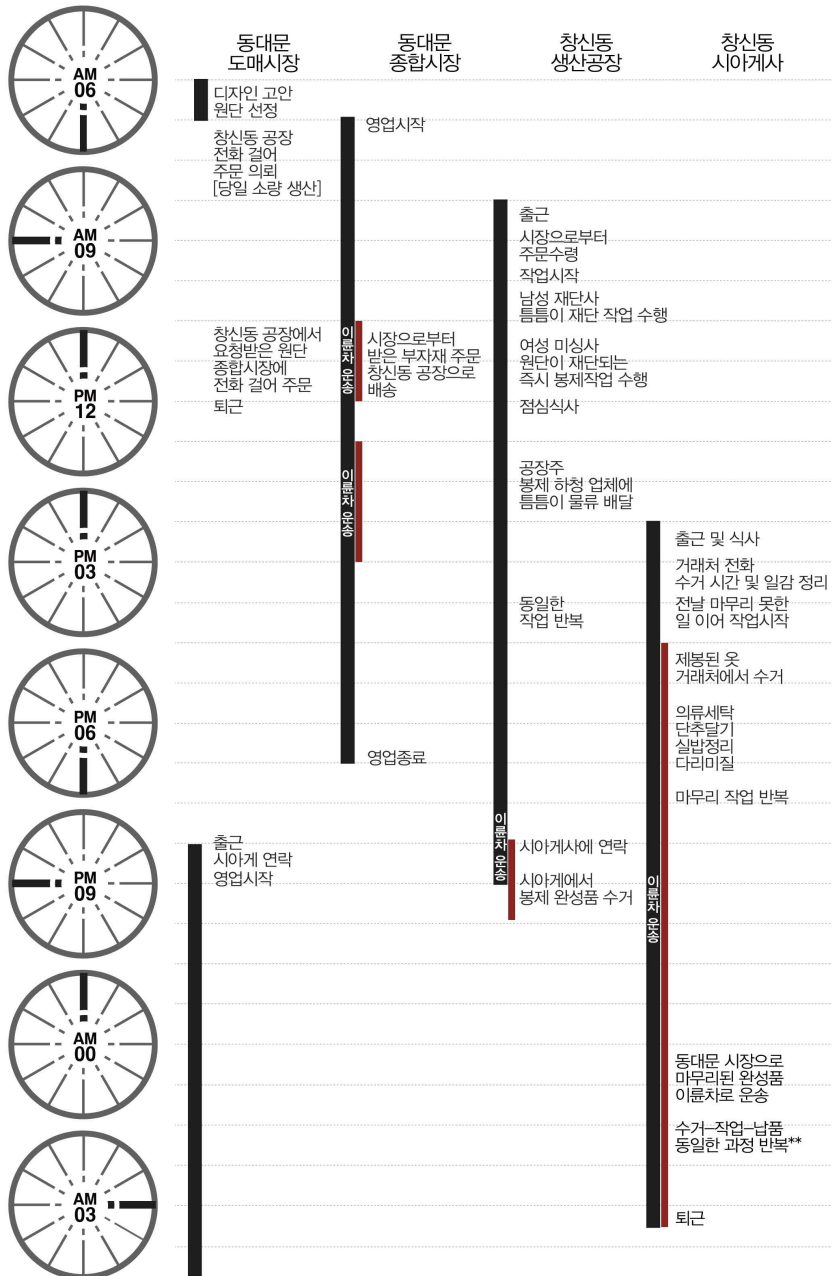
[그림 2-4] ‘동대문시장-창신동 공장’의 작업순환원리

※자료: 서울역사박물관

생산의 첫 과정은 동대문 시장 상인에 의해 시작된다. 시장 상인은 고용된 디자이너와 함께 디자인을 결정한다. 상인들은 주로 원하는 품목에 따라 3~4개의 생산 공장을 두고 거래하는 경우가 많다. 이들 중 결정된 디자인 품목에 맞는 생산 공장에 오전 8시경에 전화상으로 당일 생산되어야 하는 옷의 디자인 및 수량을 의뢰하는 것을 시작으로 의류 생산 사이클이 시작된다. 당일 생산방식으로 이루어지는 이유는 빠르게 변하는 유행에 민감한 시장 환경에 신속하게 반응해야 하기 때문에 대부분의 경우 해당 시기에 시장에서 가장 많이 팔리는 디자인을 당일 소량 주문 생산해 재고를 최대한 남기지 않기 위해서이다. 주문의뢰가 이루어진 이후 생산에 필요한 부자재는 시장 상인에 의해 동대문 종합시장에서 구매되며, 대부분의 경우 동대문 상인에 의해 배송되지 않고 원단가게의 차량이나 퀵서비스를 통해 공장으로 직접 배달된다. 부자재 배송시간이 일정하게 정해져 있는 것은 아니지만 보통 창신동 봉제업무가 시작되는 오전 9~11시 또는 오후 3~4시 사이에 배달된다.²⁰⁾ 특히나 이 시간 때에는 창신동 지역 내 원단을 싣고 바쁘게 움직이는 오토바이들의 모습을 쉽게 볼 수 있다. 배달된 부자재는 창신동 지역 내 분포되어 있는 공정별 공장들과 가정집에서 운영되는 객공팀의 손길을 거쳐 주문된 당일 저녁에 판매될 수 있게 완성된다. 생산 공정의 마지막 절차인 시아게 공장에서 마무리 작업이 이루어진 완성품은 시장 오픈 시간에 맞춰 시아게사 이륜차 또는 전문 운송 업체를 통해 시장으로 배달된다. 납품된 옷은 곧바로 판매상품으로 가게에 진열되며, 그날 저녁 시장에서 옷에 대한 거래처와 소비자의 반응이 좋으면 다음날 같은 절차로 주문·생산된다. [그림 2-5]는 시간대별 작업과

20) 서울역사박물관, 『창신동: 공간과 일상』, 서울:서울역사박물관, 2012, p.145.

정을 정리해 놓은 도표이다. 전 작업과정이 정확한 시간대에 고정되어 있는 것은 아니다. 그 이유는 상황에 따라 또는 당일 작업량에 따라 작업시간이 변동되는 경우도 생기며, 작업이 완료되는 시간은 생산 공장마다 작업 속도와 여부에 달려있기 때문이다. 하지만 어느 정도의 유사한 패턴으로 일률적으로 진행된다.



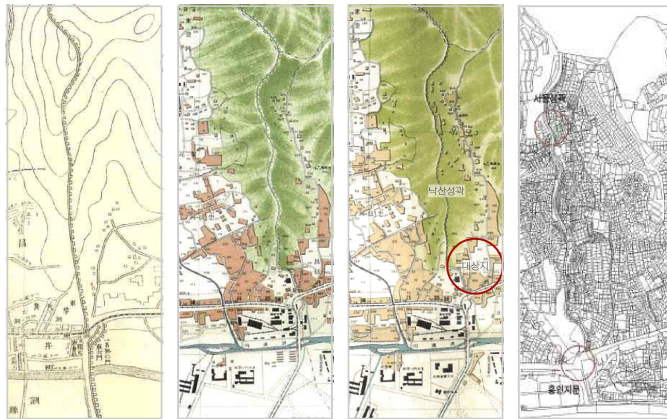
[그림 2-5] 시간대별 작업 내용

※자료: 서울역사박물관 재구성

제2절 창신동 봉제산업에 대한 이해

1. 창신동의 역사적 형성과정

서울시 종로구에 위치한 창신동은 역사적 의미가 깊은 지역이다. 동대문 밖 낙산의 동쪽 기슭에 자리하고 있어 아름다운 자연 풍치로 유명했으며, 도시권과 근접한 거리에 위치해 있지만 도성내보다 거주가 까다롭지 않아 많은 사람이 모여 살았다.²¹⁾ 조선 후기 동대문을 중심으로 교통이 발달하였고, 인근 주변이 상업상의 요지로 성장함에 따라 창신동을 포함한 일대의 인구가 지속해 증가하였다. 반면 주택의 공급은 턱없이 부족해 주택부족현상이 심화되었다. 이러한 인구증가 및 주택난 가중에 따라 지역 내 돌산, 성벽, 천변 주변 등지에 움막이나 토막집이 들어섰고, 비교적 경사지가 완만한 곳에는 도시형 한옥이나 신축가옥이 생겨났다.²²⁾ 이러한 과정 속 창신동은 도심 인근에 있는 대표적인 저소득 주거지역으로 자리매김하게 되었다. ([그림 2-6] 참고)



[그림 2-6] 경성시가전도(1910), 경성시가도(1927, 1933), 지적도(2007)

※자료: 서울역사박물관

21) 서울역사박물관, 『창신동: 공간과 일상』, 서울:서울역사박물관, 2012, p.23.

22) 같은 책, p.40.

창신동 일대 서민주거공간이 확대됨과 동시에 상업과 소규모 공업이 발전하였다. 특히나 1961년 평화시장 신축을 시작으로 의류 산업이 발전함에 따라 창신동은 동대문 시장의 일부로 기능하기 시작하였다. 이와 비슷한 시기 창신동의 주거형태에 큰 변화가 생겨난다. 서울시와 중앙정부의 관여 하에 창신동 지역 일대 불량주택이 철거되었고 시영아파트, 시민아파트 등 단지형 아파트가 건설되었다. 그러나 주민 간의 의견 충돌 발생과 저조한 아파트 분양으로 주거환경개선사업지구로 전환되게 된다. 이 기간 창신동에는 4~5층 높이의 다세대·다가구주택이 등장하기 시작하였으며, 이는 아파트 그리고 상가주택과 혼재되어 현재 창신동의 모습을 형성하게 되었다.²³⁾



[그림 2-7] 창신동 전경

오랜 기간 사회적 변화와 동시에 빈민 및 무허가 주거의 확대, 한국전쟁 이후 판자촌 철거, 불량주택재개발과 시민아파트 건설, 주거환경개선사업, 재건축, 뉴타운 사업 등 서울시 주택정책의 변화를

23) 서울역사박물관, 앞에 든 책, p.61.

경험하면서 현재 창신동은 서민 주거지이자 동대문 배후생산지로 자리 잡게 되었다. 현재까지도 창신2동의 경우 서울시 평균 인구밀도의 4배가 넘는 대표적인 인구밀집지역이자, 문화자원이 풍부한 지역으로 역동적인 삶과 역사를 담아내고 있다.

2. 배후생산지로서의 창신동

1960년부터 의류 수요가 급격히 증가함에 따라 늘어난 동대문 지역의 의류 시장이 다수 건립되었고, 동시에 생산 공장이 모여들었다. 공장 대부분은 시장상가 2~3층에 위치해 의류를 제작하였고, 완성된 기성복은 1층 가게로 옮겨져 판매되는 형태로 건물 내의 일관된 생산-유통 시스템에 의해 운영되었다. 그뿐만 아니라 시장 건물 내에 협소한 다락방 공간을 공장에서 일하는 젊은 여성 노동자들의 기숙사로 사용하기도 하였다. 한편 이 시기 동대문 시장 일대의 봉제공장들의 작업환경과 근로조건은 매우 열악하여 큰 사회적 문제로 떠올랐다. 1977년 02월 07일 동아일보의 한 기사는 당시 공장 작업환경을 적나라하게 묘사하였다.²⁴⁾

“가내수공업상태에서 벗어나지 못하는 공장 공원들은 고달프다. 1년 내내 햇빛 들지 않는 음침한 골방, 시커먼 먼지, 쇠를 가는 소음 속에서 시간의 작업으로 시달림을 받는다. 최저생활급도 안 되는 월급을 받으면서 산업재해 직업병의 위해는 가시지 않는다. 노동청에서 파악도 되지 않고 산업재해보험에도 가입하지 않은 회사, 업체, 공장들은 가정집의 헛간방 지하방 공호 아파트의 방한간에까지 끼어 수두룩하다...(중략)...창신동의 시민아파트 등에 잠입한 4백여 무허가 봉제공장의 5천여 여공들은 완전히 밀폐된 작업장이나 심지어 지하의 방공호 등에서 하루 14~18시간의 중노동에 시달리고 있다.”

24) “人間回復(인간회복) 밤낮없는年少工員(연소공원)들 危害(위해)가득찬作業場(작업장)防空壕(방공호)속서 作業(작업)”, <동아일보>, 1977년 2월 7일 제4면.

이러한 생산 공장의 장시간 노동체제는 현재까지도 크게 변함이 없다. 현재 창신동 공장 근로자들은 오전 9시부터 오후 9시까지 하루 평균 12시간을 일요일만을 제외한 주 6일을 근무하는 중노동에 시달리고 있으며, 이들이 이토록 오랜 시간을 보내는 작업환경은 매우 열악한 실정이다. 공장 내 환기시설은 매우 미흡하고, 채광이 부족하며 건물 지하나 2, 3층에 위치한 공장으로 이어지는 계단은 매우 가파러 물류를 짊어지고 오르내릴 때 부담이 크다. 그뿐만 아니라 이륜차를 주차할 수 있는 주차공간은 없고, 지역 내 노면이 고르지 못해 통행 시 불편이 따르기도 한다. 그러나 이에 대한 조치나 처방이 내려지지 않아 종사자들은 그저 이를 수감한 채 업무를 진행하고 있다. 이러한 열악한 근무환경 속의 강도 높은 노동에 봉제 산업은 젊은이들에게 기피 직종이 되어 버렸으며, 근로자들의 숙련도와 기술력에 비해 사회에서 인정받고 있지 못하는 상황이다. 이에 인력 유입에 대한 노력과 영세사업장의 구체적인 수요 측정이 필요하며 이를 바탕으로 한 작업환경개선 등에 대한 지원이 등이 적극적으로 이뤄져야 하는 시점이다.



[그림 2-8] 평화시장 공장 내부
※자료: 청계천문화관



[그림 2-9] 현 창신동 봉제공장 내부
※자료: 연구자 촬영

1970년대 말 봉제 산업 구조에 큰 변화가 생겨난다. 이 시기 대기

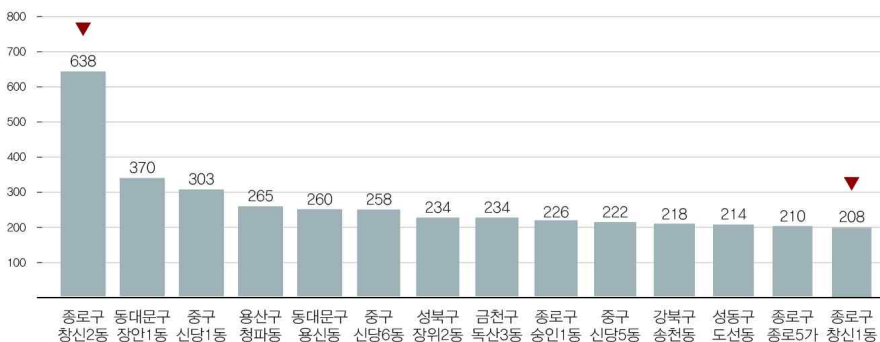
업들이 내수시장에 개입하기 시작하였고, 이에 동대문시장의 판매량은 빠르게 감소하였다. 이렇게 상황이 바뀌다 보니 긴 노동시간은 요구되지만 정작 낮은 임금이 지급될 수밖에 없어 점차 공장주는 노동력을 확보하기 어려워졌다. 이에 청계천 일대 공장들은 창신동, 숭인동, 충신동, 신당동 등 인근 지역 주택가로 분산되었으며, 기술력을 갖춘 사람들은 공장을 떠나 혼자 일하기 시작하였다.²⁵⁾ 이때 가내수공업자의 수는 크게 증가하였다. 특히 이 시기 창신동은 공장 분산지역으로서 선호되었는데, 그 이유는 종합시장과 인접한 거리에 위치해 생산에 필요한 부자재를 빠르게 공급받을 수 있다는 점과 동대문 시장과 인접해 완성된 기성복을 신속하게 납품할 수 있다는 장소적 이점이 있었기 때문이다. 가게와 공장이 분리되는 과정에서 가장 큰 변화는 한 공정 내에서 이루어지던 생산 공정이 개별화되어 각각 다른 작업장으로 분리되었다는 점이다. 이들은 불안정한 물량 수요, 부족한 전문 인력에 의한 고용난, 근로자 고용에 따른 임금처리 및 통상임금 이외 추가비용에 대한 불안정성 등에 의해서 생겨나는 한계점을 감소시키고자 생산 공정을 나눠 분담하게 된 것이다. 이와 동시에 각 공정별 작업을 외주로 주는 수직적 하청관계가 확산되었으며,²⁶⁾ 지역 내 재단과 봉제를 하는 종합공장을 중심으로 소규모 가내수공업자와 연계망을 구축함으로써 다핵화된 산업구조를 이루게 되었다. 공정별로 작업장이 세분화되고 수직적 하청관계로 산업구조가 변화하면서 공장과 공장을 이어주는 운송매개의 역할은 중요해졌다.

현재까지도 창신동은 동대문과 인접하다는 이유로 다른 지역에

25) 서울역사박물관, 『창신동: 공간과 일상』, 서울:서울역사박물관, 2012, p.63.

26) 같은 책, p.63.

비해 비교적 높은 임대료가 요구되고 있다. 하지만 동대문시장 인근 지역에 위치해 얻는 이익과 협력업체와 집적되어 있다는 점에 많은 수의 공장들이 위치해있다. 한국의류산업협회에서 실시한 의류제조 집적지 조사내용에 따르면 현재 등록된 사업체 수는 창신1동 208개, 창신2동 638개, 창신3동 44개 정도로 총 890개로 파악되고 있으며, 창신2동의 경우 전국 봉제 산업 최대 밀집지역으로 전국 1위 밀집 지역이다. 그러나 종로구의 사업장 등록률은 약 24.3%로 매우 저조한 것으로 나타났다. 창신동에 위치한 공장 대부분은 사업자 등록을 하지 않은 채 운영되고 있다. 이를 포함한다면 창신동 지역의 업체 수는 약 3,000여 개가 넘을 것으로 추산되고 있다.²⁷⁾ 창신2동 다음으로 밀집지역인 동대문구 장안1동의 경우 지역 면적이 1.25km²로 창신동 비해 약 4.8배 넓은 반면 봉제 관련 업체 수는 창신2동의 반 정도인 370개이다. 이에 창신동은 면적에 비해 높은 수의 업체가 밀집되어있다. 지역 곳곳에 혼재된 많은 수의 의류생산 공장들의 모습은 창신동이 동대문의 배후생산지로서 핵심적인 역할을 담당하고 있다는 점을 설명해준다.



[그림 2-10] 의류제조업체 200개 이상 고밀집 지역

※자료: 한국의류산업협회

27) 한국의류산업협회, 『서울시 의류제조 집적지 실태분석 보고서』, 서울: 한국의류산업협회, 2013.

3. 창신동의 공간적 특성

창신동 지역 전체에 산재해 있는 대부분의 건축물은 생산과 주거 기능을 동시에 수행하고 있다. 이런 이유로 창신동만의 건축적·공간적 특성을 갖게 되었다. 1961년 청계천 인근 판자촌 지역에 다수 자리 잡고 있던 의류제조업체가 평화시장으로 입주하면서 동대문 의류산업이 더욱 번창하게 되었다. 이때 창신동 일대에는 시장에서 일감을 받아 가내수공업 형태로 일하는 객공²⁸⁾의 수가 빠르게 증가하였다. 객공들은 작업 공간 마련 부담을 줄이고자 별도의 작업장 없이 자신들의 집을 작업장으로 사용했다. 이러한 영세사업주들이 지역 전체에 산재하면서 창신동 주거 공간에 건축적 변용이 생기게 되었다. 70년대 초반까지 대부분 집안 한구석에 작업장을 만들어 일하는 형태였지만, 점차 집안 전체를 작업장으로 사용하는 형태로 변화했다.²⁹⁾ 70년대 이후 활발하게 이루어진 불량주택 철거 및 개량사업으로 지어진 단독주택들은 주거로 사용되다 결국은 공장용도로 전환되는 경우가 많았다. 이후에도 창신동에는 다세대 주택과 상가 신축이 활발하게 이루어졌다. 이 시기 건설된 건물 대부분은 초반부터 공장기능이 수용 가능한 공장형 다가구 주택으로 건설되었다. 이때 지어진 건물 중 도로변에 위치한 건물 대다수가 1층에는 상업공간으로 2, 3층은 공장으로 사용하고 있으며, 도로 뒤편 내부 블록에 위치한 건물들은 지하와 1층을 공장으로 사용하고, 2층 이상부터는

28) 객공이란 비상근 근무형태로 대개 창신동 지역 가정집에 위치해있다. 이들은 대부분 지역 내 기혼 여성들로 구성되어 종합공장에서 일감을 받아 활동하며 바느질 및 재봉작업을 맡아서 하고 있다. 이들의 임금은 생산 물품의 개수에 따라 임금을 받는다. 이에 객공제를 사용하는 원청공장의 입장의 경우 생산성에 따라 임금을 책정할 수 있어 인건비 및 근로자 보험 등 근로자를 고용하는 데 필요한 고정비용을 감소시킬 수 있는 장점을 가지고 있다. 이에 반면 고용자와 피고용자의 관계가 서면화 되지 않기 때문에 근로자(객공)를 통제하기 어렵다는 점이 단점이다.

29) 같은 책, p.99.

주거로 사용하고 있다.³⁰⁾ 이렇게 한 건물 내에 용도가 혼재되어 있는 경우가 많아 건물의 외관만으로는 건물의 용도를 구분하기 어렵다. 반면 반복적인 생산패턴과 공간을 사용하는 이용자의 필요 및 수요에 따른 미세한 물리적 변화는 지역 곳곳에서 찾아볼 수 있으며 이들이 종합되어 창신동만의 공간적 특성이 형성되었다. ([그림 2-11] 참조)



[그림 2-11] 창신동 주거·공장 혼합형태 건물

30) 서울역사박물관, 앞에 든 책, p.99.

창신동 내 공장은 정확하게 구획된 공간 안에 나뉘어 분포되어 있지 않다. 하지만 이들은 가로구역별로 일정한 패턴을 갖고 지역 내 차량이나 이륜차가 진입 가능한 도로를 접하고 있는 곳에 자리 잡고 있다. 공정 과정 중 첫 작업인 패턴 공장은 접근이 쉬운 아래 지대 창신길 초입에 위치해 있다. 창신길은 창신동의 주 생활 가로로 상업시설이 주를 이루고 있으며, 이들 건물 2층이나 주거·공장혼합 형태 건물의 1층에 공장이 위치해 있다. 창신동 내에 가장 많이 분포된 공장은 봉제작업을 담당하는 공장이다. 대부분의 봉제공장은 고정적인 관계를 바탕으로 일감을 받아 작업하기 때문에 도로변보다는 블록 내부에 위치해 있는 경우가 많다. 골목을 사이에 두고 위치한 다세대 주택 지하나 1층을 봉제공장으로 바꿔 사용하고 있다. 또한, 이들과 연계되어 날일을 받아 일하는 객공들은 주로 덕산치안센터를 기점으로 고지대에 위치해 있다. 이들은 대부분 주거지를 작업장으로 쓰는 경우가 많아, 지역 고지대에 위치한 저층 주거지내에 속속히 위치해 있다. 마무리 작업을 진행하는 시아게사의 경우 완성된 옷을 동대문 시장으로 신속하게 배송해야하기 때문에 접근이 쉬운 저지대에 상당수 분포되어 있다. 공정 특성상 넓은 공간을 필요로 하지 않아 임대료가 저렴한 소규모 공간으로 당고개길을 따라 모여 있는 다가구 주택 1층에 많이 위치해 있기도 하다.³¹⁾ 서울시가 제공한 창신동 봉제 산업 분포도 [그림 2-12]는 현재 창신동의 생산 공장 분포현황을 도표화(mapping)한 자료이다. 때때로 건물 내부 전체가 봉제공장으로 사용되는 경우도 있으며, 봉제공장과 시아게사가 함께 위치한 경우도 있다. 그러나 이들이 서로 연계되어 건물 내 일관의 생산 시스템을 이루는 것은 아니다. 재단, 봉제, 마도메, 시아

31) 서울역사박물관, 『창신동: 공간과 일상』, 서울:서울역사박물관, 2012, p.102.

게 공장이 한 공간 내 위치해 생산이 이루어지지 않기 때문에 생산 과정 중의 물류 이동은 매우 잦고, 각 공장별로 연계되어 작업하는 업체의 위치가 다르기 때문에 다수의 물류 이동 동선이 지역 내 형성된다.



[그림 2-12] 창신동 봉제산업 분포도
※자료: 서울시 주거재생과

4. 창신동의 운송수단

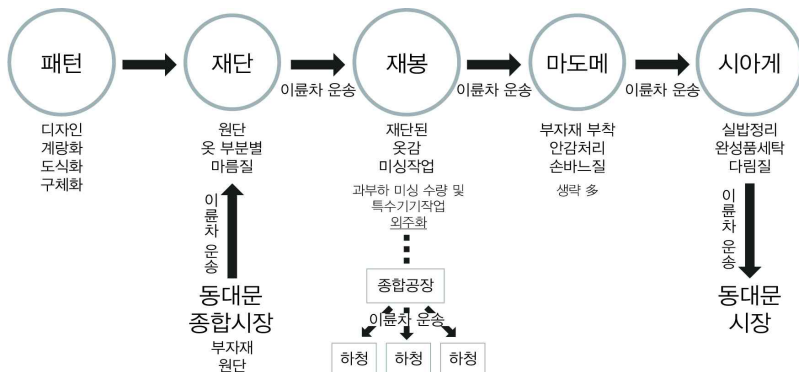
한 건물 내에 위치해있던 가게와 공장이 분리되고, 공정별로 분업화 되어 지역 전체에 산재 되면서 공장과 공장을 이어주는 운송매개의 역할은 중요해 졌다. 동대문에서 인근지역으로 분산이 가능했던 이유 중에는 발달한 이동 매개에 의해 물류 운반이 좀 더 수월하게 이루어질 수 있었기 때문이기도 하다. 이러한 과정 속 창신동은 동대문 일대와 비슷한 이동·운송매개의 변화를 경험한다. 동대문 상권이 자리 잡기 시작한 초창기에는 별도의 운송수단을 이용하지 않고 창신동에서 동대문 시장까지 공장 직원이 70~80장 정도의 의류를 직접 어깨에 짊어지고 배달하는 식이었다. 이후에는 자전거를 이용하여 완성된 옷을 운반했는데, 이때 청바지의 경우 자전거에 500장 정도까지도 운송함으로써 시간은 단축되고 운송할 수 있는 물량도 늘어났다. 공장의 자전거 소유 수는 대략적인 매출을 파악할 수 있는 일종의 척도가 되기도 했다. 이후 1980년대 초반부터는 이륜차를 사용해 완성된 옷이 배달되기 시작했으며 이륜차는 현재까지도 주 운송 매개로 사용되고 있다.³²⁾ ‘이륜차’가 자동차 대신 창신동의 주 운송 매개로 적합했던 이유는 이동에 있어 지리적인 요인에 많은 영향을 받았기 때문이다. 창신동의 경우 자연 발생적 도시구조로 생겨난 4m미만의 도로 접도가 지역 전체 24.7%를 차지한다. 때때로 지역 내 차량이 진입이 어려운 좁은 골목이 있기도 하다. 또한 고자차가 높아 지역 60%정도가 10도 이상의 경사를 이루고 있어 자동차보다 유동성이 더욱 좋은 이륜차가 현재까지도 사용되고 있다. 더욱이 동대문과 창신동의 시장과 공장의 공간이 분리

32) 서울역사박물관, 앞에 든 책, p.324.

됨에 따라 이 두 지역 간의 물류 네트워크가 형성되면서 이륜차의 운송 편리성이 더욱 각광받게 되었으며, 이륜차는 동대문 부자재 시장, 창신동의 생산 공장, 동대문 도·소매 시장을 쉽게 오고 갈 수 있는 운송수단으로써 물류 네트워크를 형성하는 데 중요한 역할을 하게 되었다. 그뿐만 아니라 문전접근성이 높고 점유공간이 자동차보다 낮아 지역 주민의 일상적 삶에서 효율적으로 사용되고 있기도 하다.

5. 의류 생산과정에 대한 이해

창신동 지역이 동대문의 배후생산지로서의 역할을 가능하게 한 것은 오랜 시간 축적되어온 각 공정별 공장 간의 끈끈한 관계망과 이를 바탕으로 이루어지는 생산시스템이다. 하나의 옷이 완성되기까지는 패턴, 재단, 봉제, 마도메, 시아게의 공정과정을 순차적으로 거쳐야 한다.



[그림 2-13] 의류 생산과정
※자료: 서울역사박물관 재구성

옷을 만드는 과정의 첫 공정은 옷의 틀을 종이에 그리는 패턴 작

업이다. 스케치로 간략하게 그려진 옷에 대한 디자인이 실질적으로 재단될 수 있게 계량화, 도식화, 구체화 시키는 작업이다. 본 작업은 주로 생산 공장에 고용된 재단사나 공장주가 직접 작업하는 경우가 많다. 반면 일이 바빠 시간적 여유가 없거나 디자인이 복잡한 경우 외부 공장으로 재하청을 주기도 한다.³³⁾ 패턴이 완성되면 이를 바탕으로 재단이 이루어진다. 동대문 종합시장에서 이륜차로 공급받은 원단에 완성된 패턴을 대고 그대로 따라 그려 밑바탕을 만들고, 연단기를 사용해 앞판, 뒤판, 등판, 허리, 주머니, 소매 등 약 8-10개 정도로 나눠 자른다. 원단이 재단되는 즉시 공장 내 미싱사에게 전달돼 재봉 작업이 이루어진다. 창신동에 위치한 재단 업체 대부분은 미싱사를 두고 패턴, 재단, 봉제작업은 한 공장에서 작업하는 경우가 많다. 반면, 생산량이 많아 공장 자체에서 일일 주문 물량을 납품 시간에 맞춰 완성하기 어려울 시 일부의 봉제 작업은 지역 일대 날일을 맡아 하는 가내수공업자에게 하청을 준다. 일감은 하청을 주는 공장 공장주가 직접 이륜차로 하청업체까지 배달해주고, 완성된 물품을 다시 받아오거나 공장과 거래하는 시아게사가 직접 수거하는 형식으로 이루어진다. 이륜차를 주 운송 매개로 사용해 최소 이틀에 한번에서 많게는 하루에도 몇 차례 일감을 배달·수거함으로써 필요한 재봉작업을 외주화해 부족한 작업인력을 충당하고 있다.³⁴⁾ 마지막으로 완성된 옷은 시아게 공장에서 실밥 정리, 부자재 부착, 워싱, 다림질 등 마무리 작업을 거쳐 시장에서 판매될 수 있게 준비된다. 모든 작업이 마무리되면 시아게사의 이륜차 또는 이륜차 운송 업체를 통해 시장으로 최종 납품된다.

33) 서울역사박물관, 『창신동: 공간과 일상』, 서울:서울역사박물관, 2012, p.152.

34) 같은 책, p.140.

앞서 서술된 바와 같이 의류생산과정은 한 공장에서 이루어지지 않고 세분화되어 나누어진 공정별 공장 순차적으로 거쳐 만들어진 다. 이에 의류가 완성되기까지 제작 중인 의류는 수차례 운반되기 때문에 운송 및 납품을 담당하는 이륜차의 역할은 매우 중요하다. 이런 이유로 대부분의 공장 공장주는 이륜차를 소유하고 있는 경우가 많고, 이러한 지역 산업 특성상 지역 내 항상 많은 수의 이륜차가 통행하는 것을 목격 할 수 있다.

제3장 봉제산업을 통해서 본 창신동의 이륜차

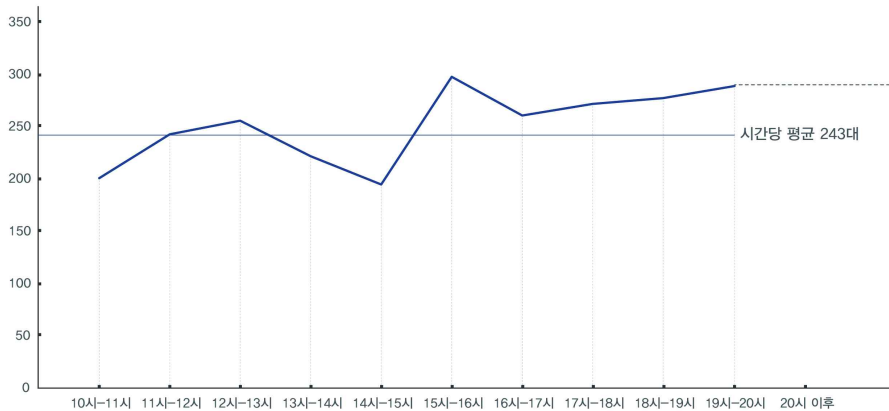
제1절 창신동의 이륜차

1. 이륜차 통행량

이륜차의 높은 통행량을 실증하기 위한 통행량 측정 결과 시간당 평균 250대에서 300대의 이륜차가 창신길을 유입·유출하고 있는 것으로 파악되었다. 이는 즉, 1분당 약 4대의 이륜차가 통행하고 있는 셈이다. 시간대별로 통행량의 큰 차이를 보이지 않고 꾸준히 많은 수의 이륜차가 창신길을 통행하고 있는 것으로 나타났다. ([표 3-1] 참조) 그러나 창신길을 유입·유출하는 이륜차 기종과 이륜차 뒤편에 적재된 물건의 유형으로 짐작해 보았을 때 의류 생산과 관련된 이륜차가 대부분인 것을 추측해 볼 수 있었다. 반면, 시간대별로 약간의 운행 목적의 차이가 있음을 예상해볼 수 있었다. 평일 오전 9시부터 12시 또는 4시부터 8시 사이에는 대형봉투로 포장된 물류 또는 원단 및 부자재 꾸러미를 실어 나르는 운송 목적의 이륜차 수가 더 많은 것을 알 수 있었다. 이 시간대에는 골목에 위치해 있는 공장으로 배달하는 이륜차들이 창신길 가로변에 정차해 거리가 더욱 더 혼잡했다. 반면 12시 30분에서 2시 사이에는 이동 목적으로 보이는 스쿠터나 음식을 배달하는 배달용 이륜차가 눈에 띄게 많았다.

동대문의 다품종 소량생산 방식으로 창신동의 생산기간은 비교적 짧다. 이에 생산 과정 중의 물류 운반과 완성품 납품을 담당하는 이륜차의 이동은 매우 잦다. 이는 본 현장조사를 통하여 실증할 수 있었으며, 동대문 시장이 개장하는 8시 이후부터 자정이 넘는 새벽까

지도 완성된 옷들을 신고 이동하는 이륜차로 창신길의 이륜차 통행은 항상 높을 것으로 예상해 본다.



[표 3-1] 창신길 이륜차 통행량
※자료: 현장조사 바탕 연구자 구성

2. 이륜차 유형 분류

창신동 지역 내의 이륜차 종류는 크게 4가지로 나누어 볼 수 있다. 이동의 목적으로 주로 이용하는 소형 스쿠터, 공장주들이 주로 소유하고 있는 발판이 넓은 125cc 또는 이하의 이륜차, 도심운송용으로 쓰이는 ‘짐바리’라고 불리는 쇠 구조물이 장착된 운송업체전용의 이륜차, 그리고 그 외 이륜차에 수레 형태의 구조물이 장착되어 개조된 ‘삼발이’이라 불리는 삼륜차까지 다양한 형태의 이륜차가 사용되고 있다. ([표3-2] 참고)

창신동 지역 전체가 경사가 매우 심하며 주차공간이 협소해 지역 주민들이 스쿠터와 같은 소형의 이륜차를 이동수단으로 사용하는 경우가 많다. 이에 주택가 이면도로 양쪽에 주차되어 있는 이륜차를 쉽게 볼 수 있으며, 다수의 주민이 이륜차를 소유하고 있는 실정이다.

다. 이외에도 창신동에 자리 잡고 있는 의류 생산관련 공장의 공장 주 대부분이 125cc 또는 이 이하의 이륜차를 소유하고 있다. 그 이유는 차량으로는 공장 문전까지 접근이 어려워 물류 운반에 어려움을 최소화 시키고자 이륜차를 소유하고 있으며, 또한 이동비용 절감을 위해서이기도 하다. 이들이 소유한 이륜차는 다른 유형의 이륜차에 비해 발판이 넓어 대형 봉투로 포장된 물류를 실어 나르기에 용이한 형태이다. 물류 운반 시 대개 운전자 발밑에 물류를 적재하며 물류가 많을 경우 뒷좌석 거치대에 추가로 실어 운반한다. 좁은 골목에 위치한 거래처 공장 앞에 차량보다 주차가 수월한 것도 이용의 주된 이유가 된다. 이와 더불어 자주 볼 수 있는 이륜차 유형은 ‘짐바리’가 장착된 125cc이상의 이륜차이다. 짐바리는 강철 파이프로 만들어진 삼각 구조물을 칭하는 말로, 물류를 많이 적재하기 위해 이륜차 뒷부분에 장착되어 사용된다. 짐바리에는 1200mm 길이의 원단을 땀게는 8~10개 이상 까지도 적재 가능하며, 대형 봉투에 포장된 완성품을 운송할 경우 매우 용이하게 사용된다. 이는 동대문 지역 일대와 창신동에서 쉽게 찾아 볼 수 있으며, 동대문 시장이나 종합시장 앞에서 물건을 적재·하적 하거나 운송주문을 기다리며 줄지어 서있는 모습을 쉽게 볼 수 있다. 그 외에도 수레 형태의 구조물이 장착되어 삼륜차로 개조된 이륜차도 물류 운송에 사용된다. 이는 다른 종류의 이륜차보다 많은 짐을 적재할 수 있지만 폭이 넓어 좁은 골목이 많은 창신동 지역에서의 운행과 주차는 다소 어렵다. 이런 경우에는 운전자가 이륜차를 정차시킨 후 직접 부자재 및 물류를 짊어지고 운반해야 되는 번거로움이 있다.

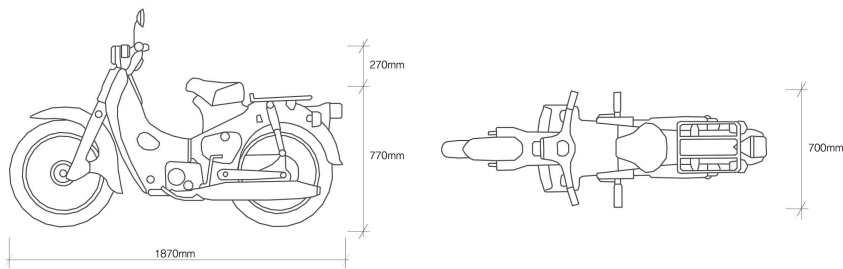
분류/제원	이륜차 이미지	소유 목적	최대 적재량	기타
스쿠터 전장:1750 전폭:720 전고:1065		이동목적	대형봉투 최대 2개	창신동의 지리적 특성상 지역 주민들의 이동 매개로 사용
소형·스쿠터 전장:1965 전폭:690 전고:1120		이동목적 물류운송	대형봉투 최대 3개	다수의 공장주는 다음 공정으로 신속한 배달 및 이동비용 절감을 위해 소유
도심운송용 전장:2025 전폭:765 전고:1180		물류운송	대형봉투 5개 이상 / 원단 판 약 10개	강철로 만들어진 구조물 짐바리를 추가 장착 개조: 더 많은 물류 적재를 위해
삼륜차		물류운송	원단 판 10개 이상 / 적재 중량 250kg 이상	수레를 장착하고 추가로 바퀴를 설치해 삼륜차로 개조한 유형

[표 3-2] 창신동 지역 내 이륜차 종류

3. 이륜차 소유 주체

창신동 지역 내 이륜차 소유 주체는 생산 공장의 공장주와 운송업체 소속의 운전자 두 부류로 나누어 볼 수 있다. 공장주는 공장 내 작업이 마무리되면 다음 공정에 해당하는 공장으로 물류를 신속하게 배달하고자 125cc 또는 이하의 소형 이륜차를 1대 혹은 2대 소유하고 있다. ([그림 3-1]참조) 공장 내 개인적으로 이륜차를 보유하고

고 있는 이유는 신속한 운송을 위해서이기도 하지만 공장주가 직접 이륜차로 물류를 운송함으로써 옷이 운송될 때 소요되는 운송비를 절감해 저가 의류상품의 경쟁력을 극대화하고자 하는 이유이기도 하다. 이에 이륜차를 수용함에 따라 자기 노동을 더욱 더 효율성 있게 할 수 있게 되었다. 또한 공장주들의 이륜차 소유함으로써 공장 업무용으로 물류 작업뿐만 아니라 개인적인 업무를 위해 외출 시에도 항상 이륜차를 사용하고 있다.

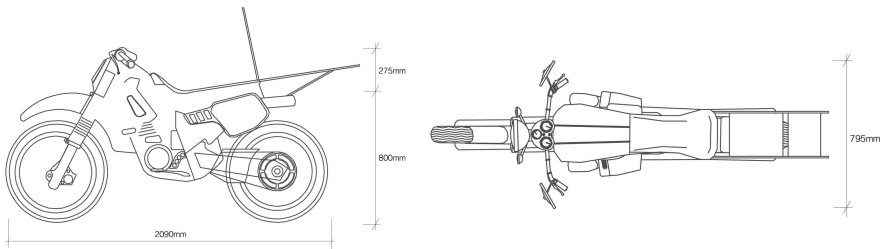


[그림 3-1] 일반적인 공장주 이륜차 형태

다른 한 부류의 이륜차 운전자는 운송 업체에 속해있는 운전자이다. 창신동 인근 지역 내에는 모자퀵서비스, 동대문퀵서비스 등 다수의 운송 업체가 존재하며, 창신동의 운송을 전담하는 ‘창신퀵서비스’라는 업체명의 업체가 지역 내에 위치해 있기도 하다. 이는 약 30명 정도의 운전자들로 구성되어있으며, 운전자 개개인은 삼발이가 장착되어 있는 도심운송용 이륜차를 개인적으로 보유하고 있다. ([그림 3-2] 참조)

업체 이륜차 운전자는 주간·야간 두 팀으로 나뉘어 24시간 운송 업무를 진행하고 있으며, 이륜차 운전자는 하루 20곳에서 많게는 30곳까지 정차하고 있다. 이들은 수입에서 부대비용을 직접 지불해야 하기 때문에 하루 최대한 짧은 시간 내에 최대한 많은 배송을 해야

만 높은 수익을 얻을 수 있다. 이에 이들에게는 시간은 매우 중요하다. 기본적으로 대형봉투 2개를 필수 운송 조건으로 하고 있으며, 운송비는 건당으로 책정하고 있다. 운송비는 5000원을 기본으로 시작한다. 창신동 내의 배달 건의 경우 운송비는 5000원 선으로 책정되며, 동대문 시장이나 외부 인근지역으로 운송될 경우에는 운송거리 및 무게에 비례하여 1000원씩 추가적인 비용이 더해져 6000원에서 10,000원 이상으로 가격이 형성된다. 하루 수입이 고정되어 있지 않고 날에 따라 다르며, 개개인의 수입에 차이가 있다. 운송 업체 운전자는 공장주에 비해 더 많은 량의 물류를 이륜차에 적재하는 경우가 많고, 이동 거리 및 이동 빈도가 더 높은 편이다.



[그림 3-2] 일반적인 운송업체 운전자 이륜차 형태

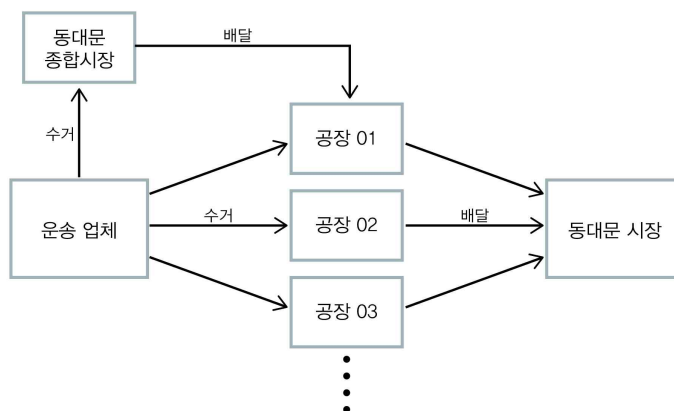
제2절 이륜차 소유 주체별 이동 특성

1. 주체별 이동 패턴

1.1 공장주

생산 네트워크는 창신동 지역 내 다수 분포해 있는 가내수공업자와 공장들 간의 협력 속에서 이루어진다. 이에 따라 공장주의 경우에도 하루에 몇 차례 직접 이륜차로 물류를 운송하게 된다. 공장주

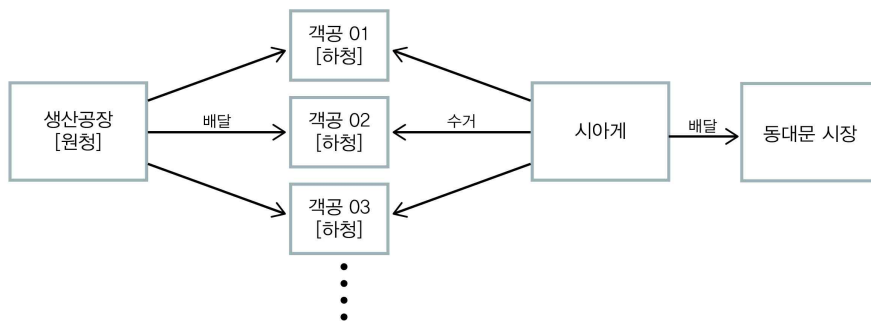
는 공장의 일일 생산 물량에 따라 재단을 마치고 하루 한번에서 많
게는 몇 차례 제조과정중인 물류를 이륜차로 가내수공업자에게 전
달한다. 하청업체에서 봉제가 완성된 의류는 공장에서 직접 수거하
기도 하지만 대부분의 경우에는 시아게사가 직접 하청업체에 방문
하여 수거하는 패턴으로 이루어진다. 이에 시아게사 근로자는 출근
후 작업을 시작하는 3~4시경에 거래하는 공장과 연계된 하청업체에
전화상으로 제봉단계가 완성되는 대략적인 시간을 파악하고, 그 시
간에 맞춰 이륜차로 즉각 물류를 수거해온다. 수거한 의류가 마무리
작업을 거쳐 최종적으로 완성되면, 이는 즉시 시아게사 이륜차로 시
장으로 운반된다. 전체적인 운송 네트워크는 일정한 시간에 이루어
지는 것은 아니며, 면식적 관계와 축적된 관계망 속에서 유연하게
이루어진다. 이에 거래하는 업체 간의 정확한 주소를 자각하고 물류
운송이 이루어지지 않으며, 물류 운송을 맡아 하는 이륜차 운전자가
이미 인지하고 있는 공장 주변 물리적 환경을 바탕으로 거래처를
찾아 물류를 배달하고 수거하는 형태로 이루어진다.



[그림 3-3] 공장주 운송 패턴

1.2 운송업체 이륜차 운전

업체에 속해있는 이륜차 운전자의 경우 생산을 위한 부자재를 동대문 종합시장에서 생산 공장으로 운송하거나 완성된 기성복 생산 공장에서 수거해 동대문 시장으로 납품하는 운송을 핵심적으로 담당하고 있다. ([그림 3-4] 참고) 앞서 다룬 바와 같이 생산 공장주들이 창신동 지역 내부 물류 네트워크를 형성하고 있다면, 운송업체 이륜차 운전자는 광역적인 범위 내에서 지역 내부뿐만 아니라 외부까지 유기적으로 연결하며 물류 네트워크를 형성하고 있다.



[그림 3-4] 운송업체 이륜차 운전자 운송 패턴

다음과 같은 전체적인 운송 체계 및 흐름 관리는 대개 두 명의 책임자에 의해 총괄적으로 이루어진다. 책임자는 주간과 야간으로 나뉘어 접수되는 물류 운송을 업체 내 종사하고 있는 이륜차 운전자에게 균등하게 배분하는 역할을 한다. 이 때 효율적인 운송 체계를 위해 종합적인 프로세스를 전산화해 물류의 이동 정보, 시간, 운송비를 기록하고 있으며, 전산시스템 내에는 거래하고 있는 업체를 특정 번호로 지정하고 이에 대한 정보를 인지하기 쉽게 코드화해 기

록 및 관리하고 있다. 동대문 일대에 위치한 운송 업체들은 대체로 유사한 체계를 바탕으로 이루어지기에 창신동 운송을 전담하고 있는 ‘창신 퀵 서비스’를 사례로 들여다보고자 한다. 창신 퀵 서비스의 경우 주로 물류 운송을 의뢰하는 거래처를 다음과 같이 전산화된 시스템을 바탕으로 물류 생산 네트워크를 관리하고 있다. 물류 운송은 24시간 지속적으로 전화통화를 매개로 이루어진다. 전화상으로 운송을 의뢰하는 생산 공장은 물류의 도착지와 운송 품목 및 수량을 전달하며, 이와 동시에 접수된 운송건은 즉각적으로 이륜차 운송 업체 전산시스템에 물류 출발지를 뜻하는 특정 번호와 간략하게 요약된 업체 정보로 인식된다. 책임자는 물류 출발지 인근에 나가있는 운전자 혹은 업체 사무실에서 대기하고 있는 운전자에게 ‘34번: 창신 숯불갈비 골목 우측 승리사 시아게 집’에서 물류를 수거해 ‘동대문 디오트 시장’ 등 특정 배송지로 배달을 요청한다. 이는 일반인을 알아들을 수 없는 업체에서 만 사용하는 코드이다. 모든 물류 운송은 정확한 배달지 주소로 이루어지는 것이 아니라 이미 창신동과 동대문 일대의 운행 경험에 의해 형성된 이륜차 운전자의 지리적 인지도를 바탕으로 배달지를 찾아가는 방식의 물류 운송이 이루어지고 있다. 이는 사업자 등록을 하지 않은 채 일감을 받아 작업하는 가정집 가내수공업자수와 간판과 업체명 없이 운영되는 영세 작업장들이 본인들의 정보 및 위치를 외부에 노출하는 것을 꺼려하는 창신동 의류산업의 특성에서 비롯되었다. 운송업체 이륜차 운전자 면담 과정에서 ‘우리는 주소는 모른다’, ‘주소를 보고 다니는게 아니다’, ‘대충 보고 어딘지 알 수 있다’, ‘동네 오래 다녀서 말만하면 안다’라는 대답을 자주 들을 수 있었다. 이를 토대로 현재 창신동에는 오랜 시간 형성된 촘촘한 물류 네트워크가

존재하고 있음을 알 수 있다.

“하루에 12시간 정도 일하지. 하루 평균 10번 정도 운송하는 것 같아. 많을 때는 20번도 넘지. 우리는 딱히 주소를 보고 물건을 운송하지 않아. 이 지역에서 오래 일하다 보니 지역 전체 지리를 전부 알게되. 사무실에서 어디 근처라고 대략적인 공장 위치를 알려주거나 전화번호를 알려줘. 전화하면 공장 주인이 정확한 주소를 알려주지 않고 공장 주변을 설명해줘. 주소를 물어봐도 안 알려주는 경우도 있고. 생각보다 외부로 노출되는 걸 싫어하는 공장들이 많아. 세금 뭐 그런 문제때문이라... 도착하면 서로 바쁘니까 별다른 대화 없이 물건을 수거해.”

-창신퀵서비스업체 근로자(남성, 40대)-

운송업체 이륜차 운전자들의 경우에는 운송업무 이외에는 업체 사무실에서 다음 운송 지시를 기다려야 한다. 보통 사무실 앞에 이륜차를 주차 시켜 놓은 뒤 당시 대기하고 있는 다른 기사들과 모여 이야기를 나누며 휴식을 취한다. 이들은 한 거점 공간에 모여 있다. 지시에 따라 거점과 거점을 연결하는 역할을 하고 있다. 이에 이들은 공장주에 비해 창신동 지역 내 운행 시 생겨나는 유동 공간이외에 정차 시 이륜차가 점유하게 되는 도시 점유 면적은 비교적 낮은 것으로 보인다. 반면 봉제공장은 지역 전체 속속히 들어서 있기에 이륜차가 정적으로 점유하는 창신동 도시 면적이 높다.

2. 주체별 이동 특성

지속적으로 물류 네트워크를 형성하는 생산 공장의 공장주와 운송업체 이륜차 운전자 두 부류로 나눠 분석 활용 데이터 분석 결과는 다음과 같다. 종합공장 6곳 중 ‘에이스’, ‘영진사’, ‘승오사’ 세공장의 재단-봉제-시아게-시장을 포함한 전체적인 물류 이동 맥

락을 파악 할 수 있었다. 이외 공장의 경우 바쁜 업무로 작성에 어려움이 따라 본 공장과 하청업체간의 물류 이동 관련 데이터만이 수집 가능했다. 앞 절에서 서술한 바와 같이 종합공장 공장주는 주로 하청업체로 배달하며, 시아게사는 하청으로부터 수거해 마무리 작업완료 후 시장으로 배달하는 이동 패턴을 본 수집 데이터 분석 결과를 통해 확증할 수 있었다. 조사 대상 공장 모두 재단과 미싱 작업을 하는 종합공장으로 2개에서 많게는 10개 이상의 하청업체와 연계되어 의류를 생산하고 있었다. 이에 각 공장마다의 운송 횟수는 상이했다. 공장 6곳의 총 일일 운송 횟수는 45건이었으며, 이중 창신동 지역 내의 운송은 총 41건(91%)을 차지했고, 인근지역으로의 운송은 4건(9%)에 불과했다. 이를 바탕으로 창신동 지역 내에 위치한 공장 간의 연계가 강하다는 것을 알 수 있었다. 반면 삼선동, 송인동, 동송동 등 거리상으로 멀지 않은 곳에 위치한 공장과 협력해 생산이 이루어지는 경우도 있음을 알 수 있었다. 이에 대한 공장주 인터뷰 결과 빠른 시간 내에 완성도 높은 바느질이 가능한 업체를 지인에게 소개받다보니 인근 지역으로 까지 가게 되었다고 이야기 했다.³⁵⁾

업체명	종합공장-하청업체(배달)	
	창신동-창신동	창신동-인근지역
에이스	15회	-
아이템	2회	-
부르나	1회	2회
영진사	5회	-
승오사	14회	-
유성사	4회	2회
총 합계	41회	4회

[표 3-3] 공장주 이동 특성

35) 2014년 8월 창신동 647번지에 위치한 종합공장 ‘에이스’ 공장주와의 인터뷰.

에이스와 승오사의 경우 봉제 작업 일감을 아웃소싱하는 하청업체 모두 창신동 지역 내에 위치해 있어 본 업체와 연계되어 작업하는 시아게사의 이동 동선은 모두 지역 내에서 이루어 졌다. 반면 영진사의 경우 인근 지역인 송인동에 시아게 작업장이 위치해 5회 모두 외부에서 지역내부로 진입하는 동선이였다. 시아게사 3곳 모두 하루 납품하는 물량에 따라 한번에서 많게는 4번 이상 까지 헬로apm, 청평화, 디오토 등 동대문 시장으로 완성된 기성복을 이륜차로 납품하였다.

업체명	시아게-하청(수거)		시아게-시장 (배달)
	창신동 내	인근지역	
에이스	12회	-	3-4회
영진사	-	5회	1-2회
승오사	13회	-	3회
총 합계	28회	5회	7~9회

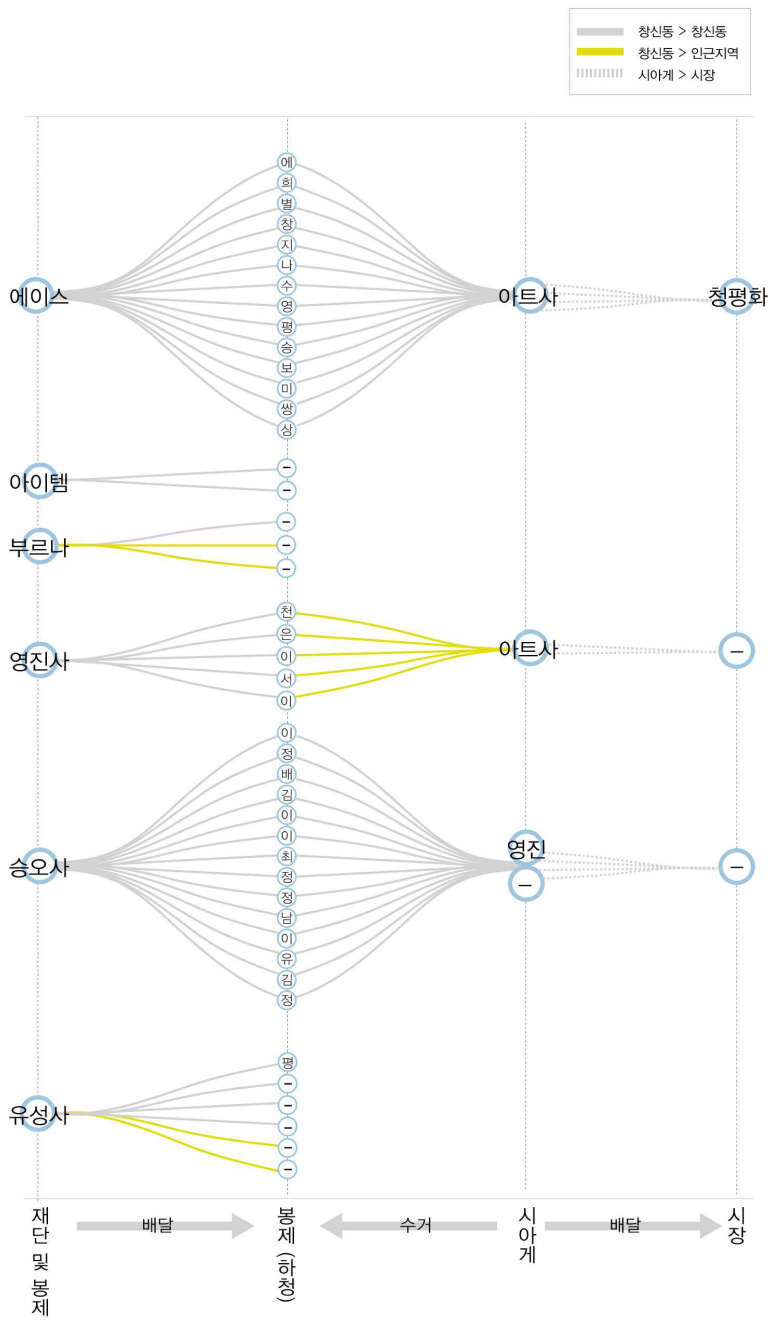
[표 3-4] 시아게사 이동 특성

‘창신 퀵 서비스’ 업체 이륜차 운전자 6명을 대상으로 수집한 데이터의 분석 결과는 다음과 같다. 수집된 물류 운송 횟수는 총 187건이며, 이 가운데 창신동에서 외부인근지역으로의 운송 횟수는 179건이었다. 이 중 68건(37.9%)은 창신동에서 완성된 기성복을 디오토, 청평화, 뉴존 등 동대문 시장으로의 운송 건이었으며, 그 외에도 창신동에 위치한 공장에서 송인동, 충신동 등 인근 지역에 위치한 하청업체의 물류 배달이 49건으로 27.3%로 차지하였다.

분류	이동 횟수
창신동-창신동	8건
창신동-도·소매 시장	68건
창신동-타지역	49건
타지역-타지역/시장	61건
총 합계	187건

[표 3-5] 운송업체 이륜차 운전자 이동 특성

이를 바탕으로 의류생산이 창신동 지역 내에서만 이루어지는 것이 아니라 필요에 따라 인근 지역에 위치한 공장과 연계되어 작업이 이루어지고 있는 것을 파악할 수 있었다. 이와 더불어 외부 지역 간의 물류 운송도 61건으로 높은 비율을 차지하였다. 반면 창신동 지역 내부에서의 물류 운송은 179건 중 8건으로 창신동-시장/인근지역 의로의 운송 건수와의 편차가 크게 나타났다. 8건 모두 재단·봉제 공장에서 하청업체 또는 가정집 객공으로의 물류 운송으로 나타났다.



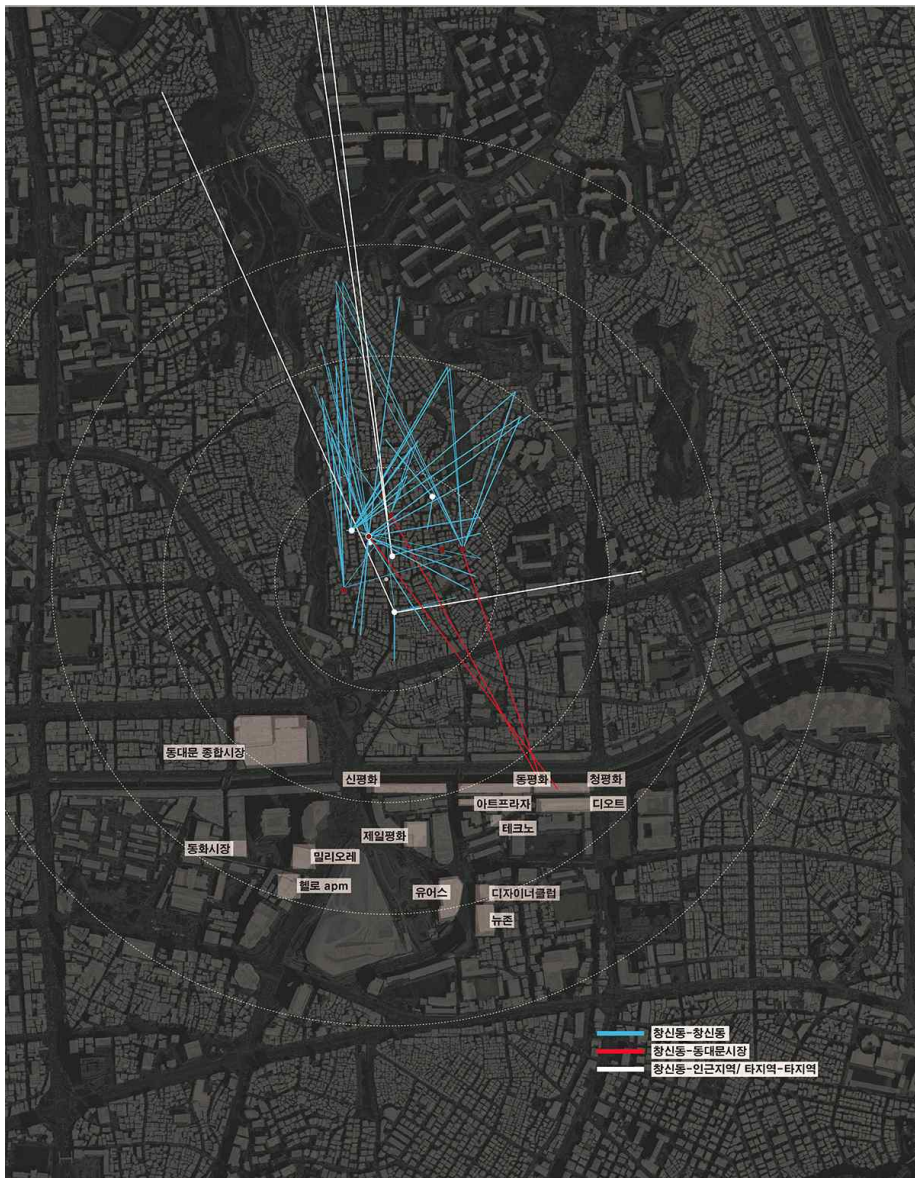
[그림 3-5] 공장별 이동 특성 다이어그램

3. 주체별 이동 반경

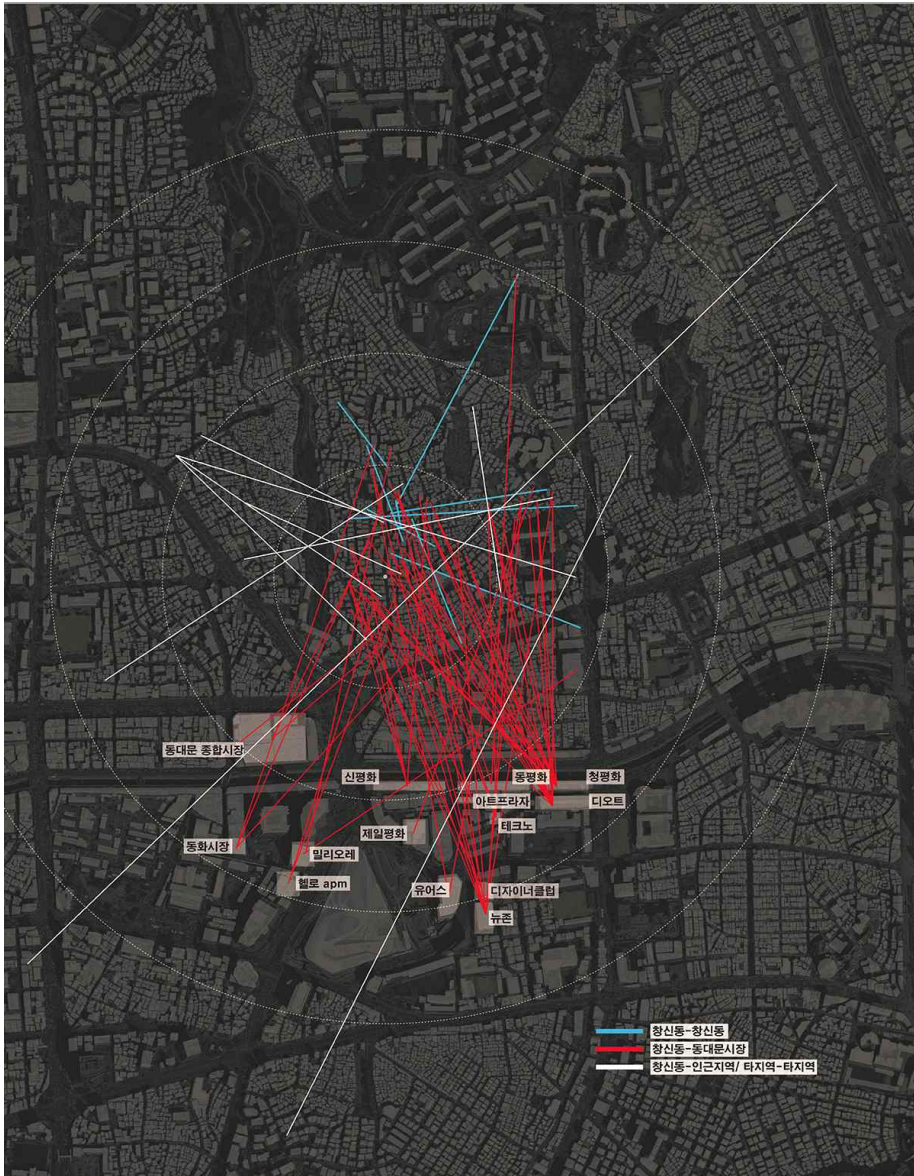
이륜차 운전자의 이동반경 측정 방법은 배포된 운송 일지에 기재된 출발지점(물류수거지점)과 도착지점(물류배달지점)의 최단 경로를 인터넷 사이트 네이버 지도를 이용해 검색하여 평면적인 이동 최단 거리를 탐색하지 않고, 수직으로 두 지점을 연결하였다. 이를 바탕으로 진행한 각 그룹별 물류 이동 반경 분석 결과, 공장주와 운송업체 운전자의 이동 특성 및 반경이 다른 것으로 나타났다. 창신동 공장주의 이동 반경은 창신길에 ‘창신종로약국’을 기준으로 반경 500m의 영역 내에서의 이동이 더 많은 것으로 보아, 지역 내 이동이 우세하다는 점을 알 수 있다. 또한, 이들은 이동 비용 절감을 위해 지역 내의 공장과 연계되어 생산한다는 지역 산업 특성을 본 조사를 통해 확증할 수 있었다. [그림 3-6]은 공장주의 이동반경을 시각화한 맵핑(mapping) 자료이다.

운송업체 이륜차 운전자의 경우, 이동 반경은 750m 이내에서 이루어졌으며, 이는 작업이 완료된 기성복이 시장으로 납품되는 과정에서 생겨나는 동선이 대부분 이었다. 이 외에도 반경 1km 이상의 거리로도 많은 이동을 보였다. 반경 1km 이상의 이동 경우는 배송지와 배달지 분류 항목에 표기된 것을 바탕으로 파악해 보았을 때, 창신동 지역 내에서 재단된 원단들이 인근 지역에 위치한 봉제업체로 운송되면서 생겨난 동선이었다. [그림 3-7]은 운송업체 소속의 이륜차 운전자의 이동 반경을 시각화한 자료이다. 본 자료를 통해 운송업체 소속 이륜차 운전자는 동대문 시장을 오고 가면서 창신동 지역 내부에서 외부로 연결하며 물류 네트워크 형성에 이바지하고 있음을 알 수 있었다. 두 부류의 이륜차 운전자의 이동반경을 비교

분석을 한 결과 공장주는 반경 500m 내에서 지역 내부의 물류 네트워크를 담당하고 있었으며, 업체 소속 이륜차 운전자는 반경 1km 이상의 거리를 내부와 외부로 유기적으로 연결해주는 중요한 역할을 맡고 있다.



[그림 3-6] 공장주 이동 반경



[그림 3-7] 운송업체 이륜차 운전자 이동 반경

제3절 이륜차 운전자 작업 행태 분석

본 절에서는 이륜차 운전자 및 작업장 내부 근로자의 미시적인 형상과 반복적으로 이루어지는 이륜차 운전자의 행태 관찰을 통해 세부적인 행동과 공간과의 상호관계를 살펴보았다. 조사결과 다음과 같은 행태 유형으로 분류할 수 있었다.

분류		행태
작업장 내부에서의 행태	목적 행위	작업(재단/봉제), 포장
	비목적 행위	대화, 전화, 거래내역 정리
공장 내부 작업 행태		
		
분류		행태
작업장 외부에서의 행태	목적 행위	하적, 적재, 운반, 통화
	비목적 행위	-
이륜차 운전자 작업 행태		
		

[표 3-6] 작업장 내 근로자 및 이륜차 운전자 작업 행태

종합공장 내부에서는 이륜차로 물류가 운송될 수 있게 작업, 포장, 물류 목적지를 파악을 위한 대화가 주로 나타났다. 공장의 재단사는

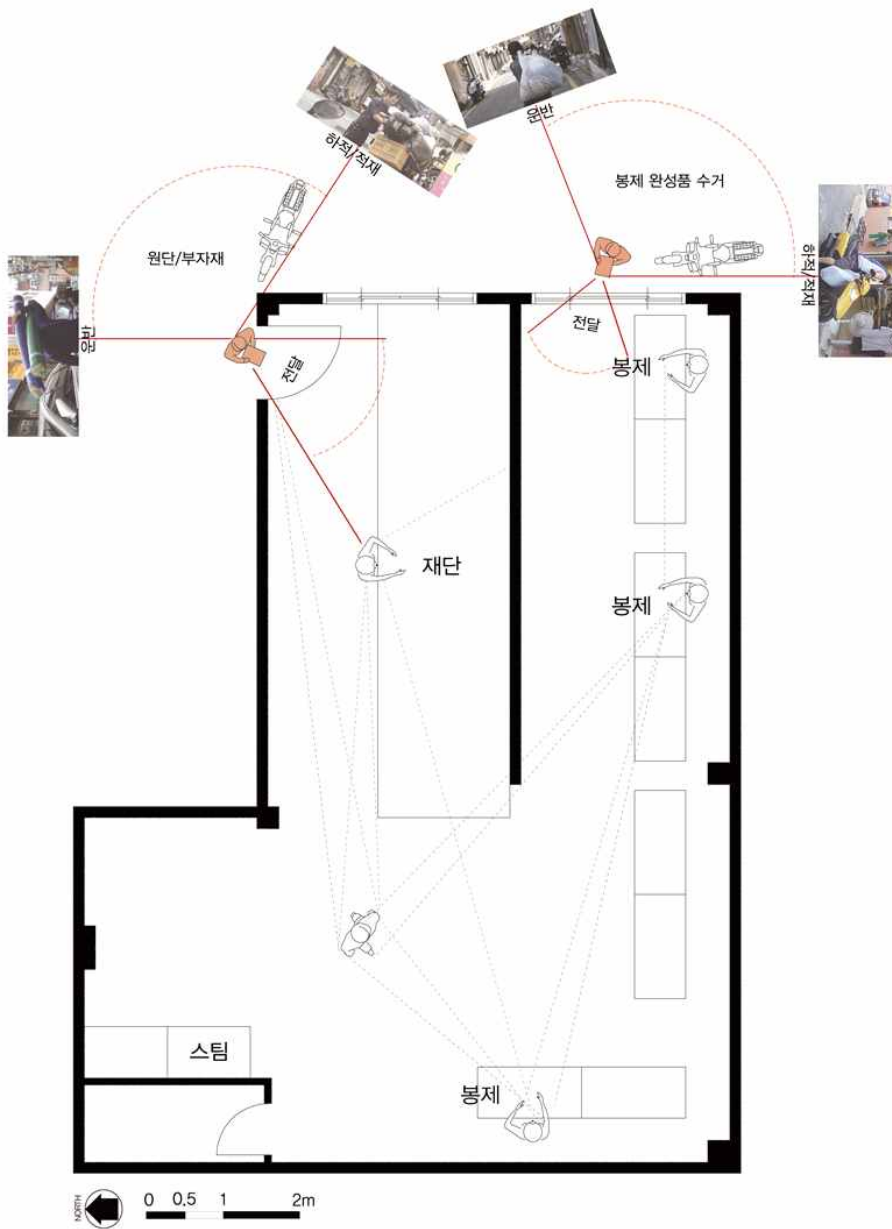
원단 판을 8-10개의 조각으로 재단해 봉제작업이 이루어질 수 있게 준비한다. 이렇게 나뉜 원단은 재단하고 남은 천 조각으로 묶고 초크로 수량을 표기한다. 이는 준비된 대형 봉투나 안 쓰이는 원단을 잘라 사용해 포장된다. 창신동 내 공장들의 대형봉투 사용이 일반화되기 전까지는 안 쓰는 원단 판을 마름모꼴로 잘라 사용했다. 원단을 펼쳐 재단된 원단을 가운데 올려놓고 묶어 흐트러지지 않게 고정해 포장하였다. 공장 내 물류 운송을 담당하는 근로자는 짧은 대화로 수량과 목적지를 확인한다. 창신동의 공장들은 대부분은 면식적 관계 속에서 생산이 반복적으로 이루어지기 때문에 특별한 설명 없이 간단한 명칭으로 물류 배송지를 논한다. 이에 물류 운반 관련 대화 시간은 매우 짧다. 배송지가 파악되는 즉시 이륜차 운전자는 물류를 어깨에 짊어지거나 손으로 직접 들고 이륜차로 신속하게 이동한다. 이는 물류를 이륜차 뒤편 또는 발판에 적재하고 수량을 한번 더 확인한 후 목적지로 향한다. 지하 1층 부에 위치한 공장의 경우 건물 내 승강기가 설치되어 있지 않아 운전자가 직접 물류를 들고 계단을 오르내려야 하는 상황이다. 물류가 운반되어야 하는 하청업체에 도착하면 이륜차를 하청업체 출입구와 가장 근접한 거리에 주차시킨 후 빠르게 물류를 짊어지고 운반한다. 별다른 대화 없이 물류를 전달하고 곧이어 다시 작업장으로 돌아간다. 모든 이륜차로의 물류의 운반, 적재, 하적 과정은 특별한 운반 기구가 사용되지 않고 사람이 직접 하고 있었다. 사람이 직접 운반하기 때문에 운반 절차 시간은 매우 짧았으며, 유사한 패턴으로 작업장 내에서 반복적으로 이루어지고 있다.

운송업체 이륜차 운전자의 경우에는 업체 사무실에서 대기하거나 외부에서 운송 지시를 받고 배송 의뢰한 공장에서 신속하게 물류를

받는 것으로 시작한다. 공장 도착 시 대형봉투에 포장된 의류 부자재를 받아 손으로 들거나 등에 짊어지고 계단을 오르내린다. 이때 이륜차가 진입할 수 없는 좁은 골목의 경우 이륜차를 창신길 도로변에 정차시킨 후 물류를 받아 도로변까지 운반해야 한다. 이를 이륜차에 적재한 후 신속하게 배송지로 출발한다. 공장주가 운반하는 물류와 비교해 보았을 때, 운송업체 이륜차 운전자의 물류 무게나 부피는 더 크다. 이들은 공장과 공장 간의 물류 운송을 포함한 부자재 및 완성품을 납품하기 때문에 1200mm정도 되는 원단 꾸러미를 운반하는 경우가 많다. 배송지 도착 시 유사한 과정을 통해 물건을 이륜차로부터 하적하고, 작업장 내부로 진입한다. 이 후 물건을 작업장 한편에 내려놓고 돈을 지불받은 후에 곧장 이동한다. 대부분의 경우 이들은 개인적인 행동 즉 작업과 관련 없는 비목적성 행위인 휴식, 식사, 대화 등은 업체 사무실 내에서 이루어졌다. 또한 통화 통화는 블루투스를 사용하거나 헬멧사이에 끼워 놓은 채 통화를 하면서 움직이기에 통화를 하기위해 별도로 도로에 정차하지는 않았다. 이들은 빠른 시간 내에 많은 곳으로 운행을 해야 하기에 다음과 같은 비목적 행위는 거리에서 이루어지지 않았고 운송 업무를 완수하느라 여념이 없어 보였다. 앞서 다룬 행태 유형은 일관성 있게 하루 몇 차례 반복적으로 나타났다.

[그림 3-8]은 창신2동 647-23번지에 위치한 ‘영진사’의 작업장 내부를 시각화한 도면이다. 이에 재단사, 미싱사, 이륜차 운전자 각각의 작업 동선을 표기하였다. 영진사의 경우에는 주차공간으로 사용되던 공간을 개조해 작업공간을 확장하였으며, 입면을 미닫이문으로 교체한 후 셔터를 설치하였다. 여름철에는 문을 개방한 채 작업을 진행하고 있다. 원단을 운반하는 이륜차 운전자의 경우에는 원단

재단기와 가까운 좌측 출입구으로 출입하는 양상을 띠었으며, 외부인 또는 봉제가 완성된 물류를 운반하는 이륜차 운전자의 경우는 우측 출입구로의 출입이 더 많았다. 물류의 운반 행태는 앞서 서술한 바와 이를 바탕으로 작업공간이 구성되는 양상은 공간을 사용하는 사용자의 가장 기본적인 활동과 상관관계가 있음을 파악할 수 있었다. 또한, 공장 근로자의 반복적인 작업 패턴이 공간구성에 일정한 방향성을 부여한다고 짐작해 볼 수 있다.



[그림 3-8] 작업 행태 다이어그램

제4절 창신동 도시구조 특성상 이륜차 운행 시 불편사항

이륜차 운행이 가능해 물류 운송을 담당하는 공장주와 운송업체 이륜차 운전자를 대상으로 심층 인터뷰를 시행하였다. 이를 통해 물류 운반 또는 이륜차 운행 시 창신동 내 도시구조 또는 물리적 환경에 대한 불편한 점에 대한 개인적인 견해 및 수요를 파악해 보고자 하였다. 인터뷰는 질문내용은 다음과 같다.

- 이륜차 운행 시 계절에 영향을 받으시나요?
- 창신동 지역 내 이륜차 주행 시 어려운 점은 어떤 것들이 있으신가요?
- 보행자와 접촉사고를 경험한 적이 있으신가요?
- 불편한 건물의 물리적 요소가 있으신가요? _ 계단, 출입부 등
- 창신동 지역 내 개선됐으면 하는 게 있으신가요?

“창신동에는 창신길 빼고는 골목길이지만, 골목이 꺾여서 반대편 시야가 안 보이는 구간이 몇 군데 있어. 갑자기 다른 이륜차나 걸어가는 사람을 마주치는 경우가 있는데- 그럴 때 위험해. 겨울 같은 것 좀 달아줬으면 좋겠어. 우리는 거의 헬멧을 착용 안하잖나. 그래서 예기치 않게 사고가 나면 큰 부상을 입어. 걸어다니는 사람들도 돌아다니는 이륜차에 익숙해서 잘 피해 다녀 사고는 잘 안 나지만 나면 정말 큰일나.”

-시아게사 근로자(남성, 30대)-

“가정집 하청 다닐 때 지하나 2층 부에 위치한 공장에 배달할 때 힘들지. 짐을 어깨에 짊어지거나 안고 가파른 계단을 타야해서 힘들어. 또 창신동에 골목이 좁은 곳에 위치해 있는 공장 앞에 이륜차나 차량이 주차되어있으면 내가 돌려나올 수가 없어서 골목으로 진입을 못해. 그러면 이륜차를 최대한 가까운 곳에 주차하고 걸어들어 가는데 그럴 때 힘들지. 짐을 들고 가야되니까....”








-창신퀵서비스업체 근로자(남성, 40대)-

“겨울에 눈이 내린 고 난 후야. 큰 길 말고 골목길에 눈을 잘 안 치워. 골목길은 길도 울퉁불퉁해서 더욱 위험해. 겨울철 옷은 위낙 무게가 많이 나가서 이런 경우 힘들어”

-창신퀵서비스업체 근로자(남성, 30대)-

인터뷰 결과 공장주와 운송업체 이륜차 운전자 각 각의 다른 수요 및 필요가 있음을 파악되었다. 생산 공장 공장주의 경우에는 고지대에 위치한 영세 작업장으로의 물류 운송이 잦기에 미시적인 내용이 더 많았다. 운송 업체 운전자의 경우에는 공장주에 비해 운반하는 물류의 부피나 무게가 더 무거운 경우가 많기에 공장으로 진입하는 가파른 계단, 좁은 입구, 계단과 출입부에 적재되어 있는 원단꾸러미에 의해 물류 운반에 어려움이 있다고 했다. 그 외에도 지역 내 노면이 완만하지 않아 얼어붙거나 미끄러워 운행에 어려움이 있고, 반대편 시야가 확보되지 않는 골목이 있어 예상치 못하게 보행자나 다른 이륜차와 마주하는 위험한 상황을 겪는 경우도 있다고 한다. ([표 3-7] 참고)

반복적인 이륜차 운전자의 작업 행태는 창신동 내 생산 공장의 작업환경 변화의 원인이기도 하며, 공간적 특성은 물리적 환경 개선 방안 마련에 자료가 될 수 있다.

분류	필요 및 수요	현황 사진
생산 공장 공장주	가정 하청집의 좁은 출입부 및 주차 공간 부족	
	공장 앞 주차 공간 필요	
	높은 경사	
운송업체 이륜차 운전자	종합시장 및 시장 앞 무분별한 주차 시설	
	가파른 계단	
	계단에 적재되어 있는 원단꾸러미	
	좁은 도로 너비 및 좁은 골목길	

[표 3-7] 이륜차 운행 시 불편 사항

제4장 이륜차 통행으로 본 창신동의 공간적 특성

제1절 이륜차 통행에 의해 생겨난 공간 특성

1. 건축적 변용

반복적인 과정과 일관성 있는 생산 패턴에 따라 지역 내 건축물 내·외부에서 물리적 변용을 찾아볼 수 있다. 이는 지역의 사회적 요인에 의해 나타나는 변화로 계획적인 측면보다는 자생적이고 인위적인 측면이 강하다. 이와 같은 건축적 변화양상은 크게 3가지 유형으로 나뉘어 볼 수 있으며, 이는 다음과 같다.

1.1 건축물 입면의 변화

창신동에 위치한 건축물의 경우 지하 1층, 1층 그리고 2층 부에 의류 생산 작업장으로 사용되는 것은 매우 일반적이다. 이에 지역 내에 다수 산재되어 있는 3~4층의 다세대·다가구 주택지의 경우 생산 공장으로 용도가 바뀌면서, 본 기능을 수용하기 위해 물리적 변화가 생겨났다. 공장으로 용도 변경되면서 주거에 비해 외부로부터 출입이 잦아진다. 이에 건물 1층 부에 위치한 작업장 대부분이 출입구를 확장해 가로와의 접근이 용이한 형태로 공간 구조를 개조하였다. 이 때 확장 방법은 두 가지로 나누어 볼 수 있다. 첫 번째로, 기존 여닫이문을 미닫이문으로 교체하거나 또는, 추가로 출입구를 설치하는 방법이다. 주 출입구를 미닫이문으로 교체함으로써 공간을 효율적으로 사용하고자 하였으며, 외부로부터 개방감을 극대화하였다. 또한 이륜차로 물류를 운송하는 운전자가 작업장과 최대한

인접한 위치에 이륜차를 정차시킬 수 있도록 하였다. 이외에도 미단 이문은 수평적으로 끌어서 개폐하기 때문에 여단이문과 비교하면 물류를 운반하는 운반자가 공장으로 출입하기에 좀 더 편리하기에 미단이문으로의 교체가 많은 것으로 나타났다. 주 출입구 확장은 창신동 내 가장 많이 볼 수 있는 건축적 변용 사례이다.



[그림 4-1] 개구부 확장 사례

1.2 진입부 단차 처리 및 로딩 데크 설치

창신동 지리적 특성상 고저차가 높아 지반과 건물이 접하는 부분에 단차가 생기는 경우를 자주 볼 수 있다. 이와 같이 생겨난 단차를 조정하고자 콘크리트로 진입부를 미장하여 이를 완만하게 처리하거나, 추가적으로 구조물을 설치한 사례를 많이 찾아볼 수 있다. 이는 일관성 있게 반복되는 물류 이동 패턴과 작업장 내·외부공간을 사용하는 근로자들의 행동에 영향을 받아 생겨난 것이다. 의류 생산 공정 과정에 잦은 물류 운반이 요구된다. 하루 수차례 공장 내부에서 포장된 의류 부자재는 공장과 면해 있는 도로 또는 골목길에서 이륜차에 적재된다. 이와 같은 과정의 반복 속에 이륜차가 진입하는 데 어려움 없도록 하고자 다음과 같은 미시적인 건축적 변

용이 생겨났다. 또한, 추가적으로 진입부에 간단한 마루 구조를 내어 달아 물류 로딩 데크(loading deck)로 사용하고 있는 경우를 볼 수 있었다.

	
위치 종로구 창신동 611번지 현황 콘크리트 경사로 설치	위치 종로구 창신동 647-45번지 현황 콘크리트 노단 설치
	
위치 종로구 창신동 131번지 현황 로딩 데크 추가설치	위치 종로구 창신동 593-19번지 현황 진입부 마루 구조 추가설치

[그림 4-2] 진입부 구조물 설치 사례

1.3 캐노피 설치

다른 생산 공장과 연계되어 생산이 이루어지는 창신동 지역 산업 특성상 외부로부터 유입이 잦아 작업장 출입부를 개방하고 작업하는 경우가 많다. 또한, 경우에 따라 차이가 있지만, 물류의 무게와 부피가 커 이륜차를 최대한 인접한 위치해 주차 후 작업이 이루어져야 한다. 이에 작업장 출입부에 캐노피·천막을 설치하여 전이 공간을 확보하였다. 우천 시에도 물류 운송을 원활하게 할 수 있도록

하며, 이륜차 보관에 용이하게 사용되고 있다. 작업장 출입부에 천막 설치하는 사례 외에도 공장 출입부에 문발을 부착한 작업장의 모습 또한 쉽게 볼 수 있다. 작업장 내부 환기와 출입을 용이하게 하고자 작업장 출입구를 개방하고 작업하는 경우가 많으므로, 외부로의 노출을 줄이고자 문발을 부착한 작업장의 모습을 다수 볼 수 있다.

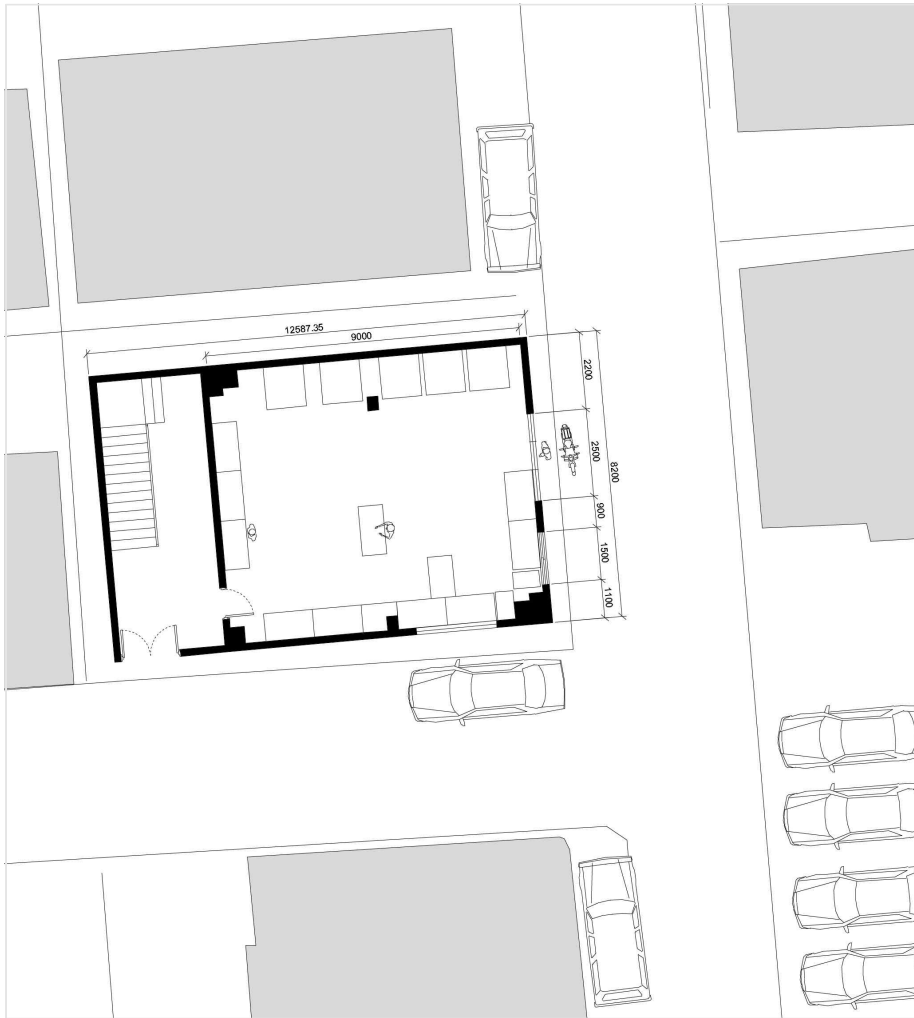
위치 종로구 창신동 627-3번지 현황 공장 진입부 천막 설치	위치 종로구 창신동 627-3번지 현황 공장 진입부 천막 설치
위치 종로구 창신동 131번지 현황 원단으로 임시 문발 설치	위치 종로구 창신동 131번지 현황 작업장 진입부 문발 설치

[그림 4-3] 출입부 캐노피 설치 사례

앞서 기술한 반복적 작업 패턴에 의해 생겨난 건축적 변화는 647번지에 위치한 ‘아트사(창신2동 647-24)’를 예시로 상설할 수 있다. 아트사의 경우 다음 3가지 건축적 변화 모두 찾아볼 수 있다.

- 작업장 출입구 확장으로 인한 건축물 입면의 변화
- 콘크리트 미장으로 진입부 단차 완화
- 출입부 캐노피 설치

아트사는 3층 높이의 다세대주택 1층 부에 위치한 시아게 공장이다. 아트사가 위치한 건물은 본래 주택으로 사용 되던 건물로 하나의 여단이문이 있었다. 그러나 작업장으로 용도가 변경되면서 가로와 접하는 측면 창이 위치해 있던 자리에 추가적으로 출입구를 설치하여 물류 적재와 하적에 더욱 용이하게 개조하였다. 아트사의 경우 현 건물 지하에 위치한 재단공장과 2층에 위치한 봉제공장과 연계되어 작업하고 있다. 이에 기존 여단이문은 주로 공장 근로자들에 의해 사용되고 있으며, 이는 물류 이동보다는 작업장 사이를 오고가는 이동 목적으로 사용되고 있다. 반면 확장된 미단이문은 마무리 공정을 거쳐야 하는 옷들이 외부로부터 운반될 시 사용된다. [그림 4-4]는 ‘아트사’ 내부평면을 도면화한 결과물이다. 본 도면에서 용도에 따른 출입부 확장을 확인할 수 있다. 겨울철 및 기온이 낮은 경우 외에는 출입구를 항상 개방하고 작업한다. 이륜차로 물류를 운송하는 운송자는 특별한 주목 없이 이륜차를 시아게사 출입구와 가장 인접한 위치에 주차 후 물류를 전달하고 운전자는 즉각 다시 이동한다. 이륜차가 하루 수차례 공장 앞에 정차하기 때문에 경사에 의해 생겨난 건물과 가로의 단차를 콘크리트로 완만하게 하여 이륜차 진입이 쉽게 재구성되었다. 또한 출입부에 캐노피를 설치하여 공장 앞에 전이공간을 확보하였으며, 우천 시를 대비하였다. [그림 4-6]는 앞서 기술한 건축물 입면의 변화와 추가로 설치된 출입부의 사용 현황을 보여주는 이미지이다. 봉제가 완성된 기성복을 대형봉투에 포장하여 공장주가 이륜차로 직접 배달·해적 하는 모습이다.



[그림 4-4] '아트사' 평면



[그림 4-5] '아트사' 입면



[그림 4-6] '아트사' 출입구 이용 현황

※자료: 연구자 촬영

2. 가로 유형별 공간적 특성

앞서 다룬 반복적인 생산 과정과 이륜차 통행에 따라 생겨난 3가지 건축적 변용을 대상지 내 대표적인 3가지의 가로유형을 선정하여 관찰 조사하였다. 본 3가지 가로 유형은 가로 폭원과 가로의 성격별로 일차분류를 시행하였고, 이어서 건축물 유형이나 저층부용도 등 물리적 요소별로 가로유형을 분류하였다. 이를 바탕으로 분류된 3가지 가로 유형은 다음과 같다.

- 유형A: 상업 + 국지도로(너비6~8m 블록내부연계)
- 유형B: 공장형 다세대주택 + 주택지소로(4m이하 각 주호로의 접근)
- 유형C: 단독주택 + 주택지소로(3m이하)

지역 내 유형 A를 대표하는 가로는 창신길, 유형 B는 봉제공장 밑 집지 647번지 그리고 유형 C의는 583번지로 선정하였다. 본 3가지 가로유형을 예로 이륜차로 의해 생겨난 공간적 특징을 상세히 살펴 보았다.



유형 (A) 창신길

유형(B) 647번지

유형(C) 538번지

[그림 4-7] 가로 유형 위치도

2.1 유형 A- 창신길

창신길은 창신동의 남북을 관통하며, 도로 너비는 약 6~8m로 지역 내 가장 많이 사용되는 창신동의 주 생활가로이다. 이에 창신길은 항상 차량, 이륜차, 보행자가 혼재되어 통행함으로써 보행자의 사고 위험이 상존하고 있으며, 차량과 이륜차들로 교통 혼잡이 빚어지고 있다. 창신길을 사이에 두고 양옆으로는 3-4층 높이의 건물이 위치해 있다. 보통 건축물 1층 부에는 마트, 부동산, 음식점, 약국, 은행 등 상업시설이 입지해 있으며, 건물 2,3층에는 봉제공장이 속속히 자리 잡고 있다. 일부의 봉제공장은 이전 간판을 그대로 남겨 두거나 간판 없이 내부공간을 작업용도에 맞게 변경한 후 사용하고 있다. 재단과 봉제를 함께하고 있는 종합공장 ‘수진사’의 경우 창신홈마트(창신동 583-83번지)가 위치해 있는 건물 2층 부에 자리 잡고 있으며, 이는 기존 PC방 간판을 바꾸지 않은 채 사용하고 있다. 수진사의 위치를 알리는 유일한 표식은 1층 출입부에 업체명이 명시된 조그마한 구인 광고판이 전부이다. ‘수진사’에서 원단이 알맞게 재단되는 즉시 봉제작업을 하는 협력업체에 배송 될 수 있어야 하기 때문에 공장 출입부에는 항상 이륜차가 주차되어 있다. 이는 업체가 별도의 주차 공간을 갖고 있지 않기 때문이다. 창신길 양옆에 위치한 다른 업체들도 동일한 조건을 갖고 있어 창신길 도로변에는 항상 많은 수의 이륜차가 주차되어 있는 모습을 볼 수 있다. ([그림 4-11] 참고) 또한, 창신길에 면해있는 공장 출입부에서는 항상 물류 적재와 하적이 이루어진다. 공장 근로자는 보자기 또는 대형봉투에 포장된 의류를 계단을 통해 1층으로 운반해 최대한 근접한 거리에 주차되어 있는 이륜차 뒤편에 물건을 적재 후 하청업체

로 출발한다. 때때로 배송을 위해 준비된 의류나 거래처로부터 배송된 물류가 적재된 상태로 배송·수거되지 않은 짐들과 이륜차가 공장 앞을 점유하고 있어 건물 진입에 어려움을 주기도 한다. 창신길은 창신동의 가로는 이동의 통로로서의 순기능 외에도 본 지역의 산업에 의해 생겨난 지역성을 한눈에 인지할 수 있는 공간이다.



[그림 4-8] 창신길 일대 경관

[그림 4-12] 창신길 일대 경관을 시각화한 결과물이다. 창신길 일대는 일반적인 상업 용도로 지어져 거의 대부분의 1층 부에는 상업 시설이 점유하고 있어 용도변경에 의한 건축물 입면의 변화는 거의 찾아 볼 수 없다. 반면에 공장 진입부에 아주 미세한 건축적 변화만이 이루어졌다. 이는 2층과 3층에 위치한 공장을 진입할 수 있는 출입부에 건축물의 1층 바닥높이와 접한 도로에 의해 생겨난 단차를 완만하게 만들기 위해 추가적으로 노단을 설치한 사례가 전부이다.

2.2 유형 B- 647번지

647번지 일대는 의류 생산관련 공장들이 상당수 운집해 있는 창신동 지역 내에 대표적인 봉제공장 밀집지이다. 도로의 폭은 3.5~4m

정도로 차량 진입이 가능하며, 보차분리가 되어있지 않은 상태이다. 반면 창신길에 비해 통과차량이 많지 않아 보행자가 비교적 자유롭게 보행하는 모습을 볼 수 있다. 작업 특성상 공장 내부에서의 작업 시간이 길기 때문에 보행량이 높지 않고, 647번지 일대 주택 거주민들이 오고 가는 게 대부분 이었다. 반면 다수의 봉제 공장이 위치해 있기에 이륜차 통행량은 비교적 높은 편이다. 가로에 면한 건축물 대부분은 1970년대 후반 불량주택 철거 후 건설된 3~4층 높이의 공장형 다세대 주택이다. 건물 지하 1층과 1층부 공간의 용도는 대부분 재단·봉제 작업장이며, 건물 2층 부에도 봉제공장이 입지해 있는 건물이 상당수다. 이에 건물 앞에는 이륜차가 즐비하게 항상 주차되어 있는 모습을 볼 수 있다.

다세대 주택이 봉제 공장으로 용도가 변경되면서 647번지 일대에는 앞서 다룬 3가지 유형의 건축적 변화를 쉽게 볼 수 있다. [그림 4-14] 647번지 일대 경관을 시각화하고 건축적 변용을 명시한 이미지이다. 본 이미지에 명시된 바와 같이 1층에 위치해 있는 공장 전부가 전면부를 확장했으며, 일부는 셔터를 추가적으로 설치하였다. 또한 출입부에 천막을 설치해 전이공간을 확보하였으며, 공장 앞 경사에 의해 생겨난 단차는 콘크리트로 미장하여 완만하게 처리한 모습을 볼 수 있다. 콘크리트 노단에는 이륜차가 주차해 물류를 하적·적재하는 공간으로 작업장으로부터의 확장 공간으로 부차적인 생산업무가 벌어지는 공간으로 사용되고 있다.

지역 산업 특성상 생산 소요 기간이 짧아 이륜차로 이루어지는 물류 이동이 항상 많으며, 주거지와 비교하면 외부의 출입이 잦다. 647번지 일대는 반복적인 작업 패턴에 생겨난 건축적 변용이 뚜렷이 보이는 창신동의 대표적인 봉제 골목이다.



[그림 4-9] 647번지 일대 경관

2.3 유형 C- 583번지

587번지 일대 경우 창신길과 647번지 골목 일대와는 다르게 1층 높이의 저층 주거지와 2~3층 높이의 건축물이 혼재되어 있다. 도로 너비는 평균 2.5~3m로 차량 통행이 불가능하다. 좁은 도로 너비에 불구하고 양방향 모두 이륜차가 점유하고 있어 실질적인 도로 너비는 2m 미만이다. ([그림 4-15] 참고) 통과형 가로 유형으로 이륜차나

자전거를 타거나 걸어가는 이동목적 동선이 자주 관찰된다. 창신길과 비교했을 때 차량 진입이 불가능하고 보행자가 적기 때문에 비교적 한산한 분위기를 띄고 있었다. 본 일대에 위치해있는 건물 1층 부에는 식당, 부동산, 미용실 등 상업시설로 사용되고 있으며, 다수의 영세 작업장과 혼재되어 입지해 있다. 대부분이 공장은 규모가 작아 작업시설을 완비하고 있지는 않은 것으로 보인다. 공장 내 미싱 1~2대만을 갖추고 작업 이루어지고 있으며, 기존 업체의 간판을 바꾸지 않고 사용하거나 아예 외부 표식 없는 작업장을 많이 찾아볼 수 있었다. 이들 대부분은 출입구를 개방한 채 작업하고 있었으며, 입구에 문발을 부착해 외부로의 노출을 줄이려는 작업장의 모습을 다수 볼 수 있다. 또한, 진입부에 추가적으로 이륜차가 진입하는데 어려움 없도록 하고자 추가로 구조물을 설치하기도 하였으며, 마루 구조를 내어 달아 물류 로딩 데크(loading deck)로 사용하고 있다. ([그림 4-16] 참고)

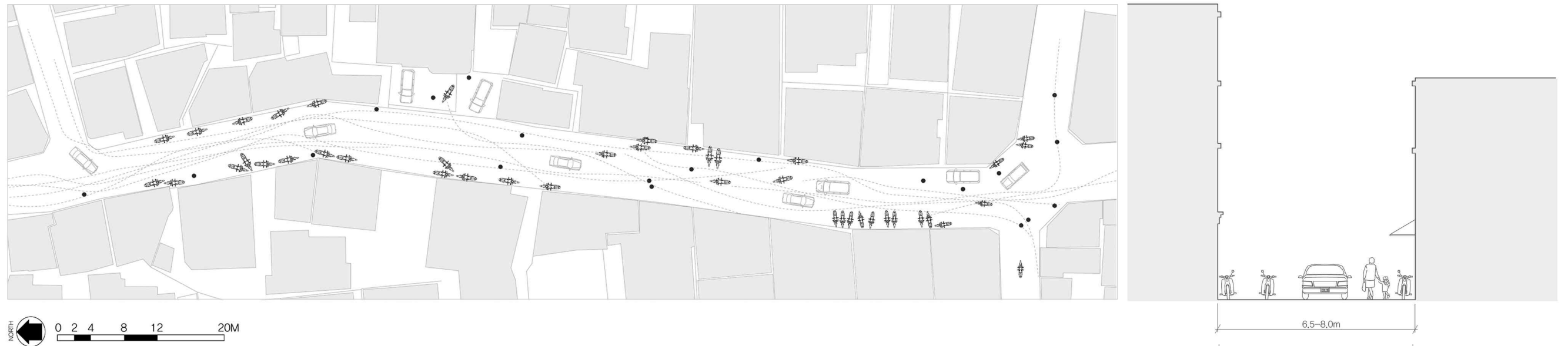


[그림 4-10] 583번지 일대 경관

3. 소결

3가지 가로유형 분석 결과 가로의 위계에 따라 의류생산 관련 업체가 입지해 있는 위치에 차이가 나타났으며, 이는 곧 건축적 변용

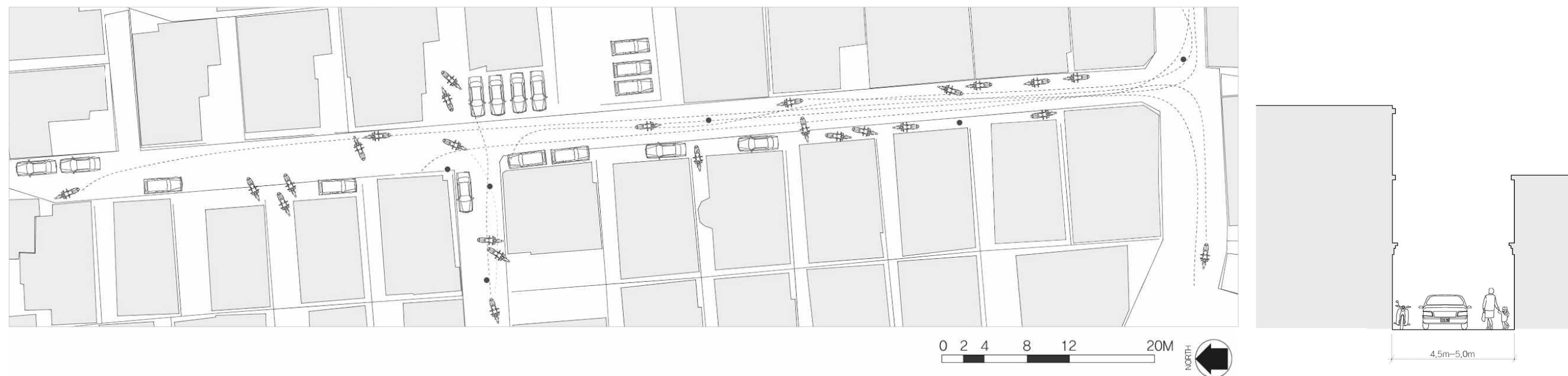
과도 상관관계를 맺고 있음을 알 수 있었다. 또한, 오랜 시간 지속해서 의류 생산이 이루어지면서 생산자의 작업 패턴과 물류 네트워크가 형성되면서, 이는 다시금 도시의 공간구조가 산업구조에 용이한 형태로 변화하는데 영향을 미쳤다. 즉, 창신동은 도시공간구조 즉, 지리적 요인에 영향을 받아 지역의 주 이동수단이 결정되었으며, 지속적인 이용에 영향을 받아 도시구조 및 건축적 변화가 생겨나는 것을 보여주는 하나의 사례로 볼 수 있다.



[그림 4-11] 창신길 배치도 및 단면도



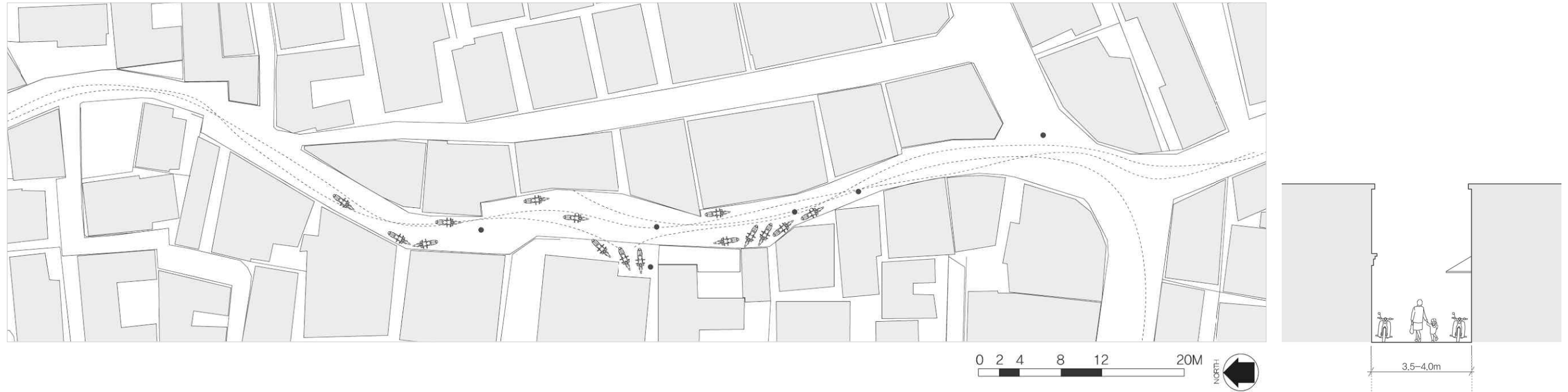
[그림 4-12] 창신길 일대 전경



[그림 4-13] 647번지 배치도 및 단면도



[그림 4-14] 647번지 일대 전경



[그림 4-15] 583번지 배치도 및 단면도



[그림 4-16] 583번지 일대 전경

제5장 결론

제1절 연구의 종합

본 연구는 창신동 봉제 산업을 중심으로 근간에 이루어진 연구에서 더 나아가 물류 운송 및 납품을 담당하는 이륜차에 주목하였다. 기동성과 신속성을 담보하고 있는 이륜차는 당일 소량 생산이라는 생산 사이클의 유연한 연결을 보장해준다. 이에 이동 및 운송 수단으로서의 효율성과 높은 문전 접근성에 대해 적극적으로 수용함에 따라 창신동 내 의류생산 관련 업체 대부분이 이륜차를 소유하고 있으며, 다수의 운송 업체가 인근 지역에 자리 잡고 있다. 이들은 동대문 시장(유통), 종합시장(부자재), 창신동 공장(생산) 간의 연속적인 물류 운송을 담당함으로써 패션산업클러스터를 지속해 연결하는 중요한 역할을 하고 있다. 이에 이륜차는 ‘필수불가결’ 요소로 현재까지 사용되고 있으며, 이는 창신동을 대표하는 상징이자 외부에 생산 공장임을 나타내는 표식이 되었다. 이와 같은 역할 속 이륜차를 차치하고 창신동을 논하기는 어렵다. 이에 본 연구는 문헌연구와 설문(일일 운송일지), 인터뷰, 현장관찰조사 등 실증적인 연구방법으로 이륜차로 형성되는 실제적인 물류 네트워크를 파악하였으며, 이륜차 통행 시점으로 창신동의 도시 공간 해석하였다. 또한, 반복적인 이륜차 통행으로 생겨난 공간적 특성을 도출하였다. 본 연구를 통하여 다음과 같은 결과를 도출할 수 있었다.

1980년대 초반 무렵부터 이륜차를 사용해 옷을 운반하기 시작하면서 해당 지역은 전일 높은 이륜차 통행량을 보였다. 통행량 조사 결과 오전 10시부터 오후 8시까지 시간당 평균 250~300대 즉, 1분당

약 4대의 이륜차가 창신길을 통행하고 있음을 확인하였다. 또한, 지역 내 통행하는 이륜차의 유형은 크게 4가지로 나타났다. 이는 스쿠터, 소형 이륜차, 삼발이가 부착된 도심운송용, 삼륜차이며, 대부분의 경우 지역 주민, 생산 공장의 공장주 또는 운송 업체 운전자가 소유하고 있음을 규명할 수 있었다. 항시 높은 통행으로 이륜차가 창신동 도시 공간을 점령해 무질서해 보이지만 이들만의 질서는 존재하고 있다. 또한, 많은 수의 이륜차로 높은 유동 공간(운행)과 점유 공간(주차)이 요구되지만, 이는 단순히 많은 도시 면적을 차지하는 것이 아니라 동대문 배후생산지로서의 이미지를 각인시키며 동시에 도시 경관 형성에 이바지하고 있다.

앞서 이야기 한 바와 같이 창신동의 물류 네트워크는 생산 공장의 공장주와 이륜차 운송 업체 운전자에 의해 형성된다. 이들은 각각 다른 이동 패턴, 특성, 반경을 갖고 있음을 알 수 있었다. 공장주의 경우 지역 내 공장과 가내수공업자와 연계되어 작업하기 때문에 창신동 내 즉 창신 약국을 기점으로 반경 500m 이내에서의 단거리 운송이 많았다. 제조 과정 중에 있는 의류 부자재를 연계되어 함께 생산하는 하청업체로의 운반을 중심으로 이루어졌다. 반면 운송 업체 운전자의 경우는 반경 750m 이상으로의 장거리운송이 많았다. 이들은 외부에서부터/ 외부로의 물류 운송을 중심으로 담당하고 있었으며, 이는 시장으로 완성품을 납품하거나 종합공장에서 부자재를 창신동 공장으로 운반하는 경우였다. 따라서 두 그룹의 운전자는 각각의 이동 패턴과 반경을 바탕으로 지역 내·외부를 연결하고 있으며, 창신동에는 가내수공업을 포함해 3000여 개의 의류제조 관련 업체들이 위치해 있는 만큼 많은 수의 물류 이동 동선이 지역 내 형성되는 것을 알 수 있었다. 이륜차에 의해 공간적 연관성이 형성되었

다. 또한, 공간을 유기적으로 연결함으로써 지역에 활기를 불어넣어 주며 가로활성화에 있어 궁극적인 역할을 하고 있다.

앞서 기술한 분석 자료를 토대로 반복적인 이륜차 통행이 건축적 변화가 형성되는 데 이바지하고 있음을 알 수 있었다. 하적, 적재, 통화, 대화 등 반복적으로 이루어지는 작업 패턴에 따라 자생적으로 변화한 건축물 입면, 작업장 진입부 단차 처리 및 로딩 데크 설치, 캐노피 설치 등 계획적 이기보단 자생적인 건축적 변화 양상을 지역 전체에서 찾아볼 수 있었다. 현재 창신동은 지형적 조건과 산업 분포 특성상 이륜차 관련 인프라 확대는 극히 제한적이다. 그러나 노면 정비 및 입면 확장, 진입부 완화 작업 등을 통하여 연결성 개선 등은 가능하다고 생각한다. 이륜차 통행으로 생겨난 이러한 공간적 특성은 추후 물리적 환경개선에 대안에 반영되길 바라며 다음과 같은 제안을 제시해 본다. ([그림 5-1] 참고)



[그림 5-1] 환경개선에 대한 제안

이상의 결과를 종합해보면 도시구조 및 지리적 조건이 이동·운송 수단 선택에 있어 영향을 미치며, 이동 수단에 의해 형성된 물류 네트워크는 특정한 도시공간구조 변화를 유발함으로써 도시공간구조와 이동수단은 서로 상호관계를 맺고 있다고 정의해볼 수 있었다. 창신동 지역 내 이륜차로 이루어지는 반복적인 작업 패턴에 의해 건축물 개구부 확장, 차양 설치 등 다양한 건축적 변화 양상을 보였으며, 이런 변화 요소들이 종합되어 창신동만의 고유한 공간적 특징을 갖게 되었다. 대개 건축물 외벽에 의해 외부로부터의 시선을 적절히 차단해 내부에서 외부를 바라보는 시선만이 가능하다. 반면 창신동 지역 건축물은 공장으로 용도가 전환되면서 개구부를 확장하고 봉제 작업 시 이를 개방해 내외부의 경계를 완화함으로써 이륜차와 외부로부터의 접근을 용이하게 하였다. 즉, 이는 길을 걷는 보행자·외방인이 공간 내부로의 시선을 가능하게 하며 사람들의 시선을 끌기도 한다. 마치 골목 자체가 쇼윈도우가 되어 지역 이미지를 드러내면서 창신동만의 도시경관을 형성하게 되었다. 이러한 특징을 활용하여 봉제거리관광 지역 활성화 방안으로 봉제 거리 조성에 대한 가능성도 보여주고 있다.

끝으로, 본 연구는 이륜차로 이루어지는 공간적 연계를 실증분석하고 반복적인 이동 패턴과 근로자 작업 행태에 의해 생겨난 공간적 특성 및 변화를 확인하는 것에 의의가 있다. 앞으로 연구 결과가 창신동 환경개선방안을 마련하는 데 있어서 중요한 자료로 사용될 수 있기를 바라며, 더불어 앞으로 동대문 일대 물리적 개선방안에 대한 논의가 이루어질 때 혹은 봉제산업단지 계획 마련 시 이륜차 관련 실질적인 계획 마련에 도움이 되길 바란다.

제2절 연구의 한계 및 향후 연구과제

본 연구의 한계점은 창신동 지역 내 있는 다수의 공장과 가정집 가내수공업자들이 사업자 등록을 하지 않은 채 운영되고 있다. 이에 이들은 외부로의 노출을 꺼려하고 있으며, 공개되지 않은 채 소일거리를 받아서 하고 있다. 이와 같은 잠재된 창신동 산업 구조 특성상 이륜차 네트워크를 확인하는 과정에서 소수의 공장에 초점에 맞춰 이루어졌다. 이에 연구 결과가 다소 국한되어 있다는 한계점을 갖고 있다. 후속연구에서는 이를 보완하여 진행되기를 기대하며, 추후 지속해서 이륜차 통행 관점에서 창신동의 도시 및 산업 구조 해석을 통해 지역 활성화를 위한 실질적인 처방 마련에 필요한 자료 구축이 이루어지길 바란다.

참고문헌

단행본

- 김정민, 박재민(2013). 『리쌍킹 서울 : 도시, 과거에서 미래를 보다』, 파주: 서해문집.
- 김양희, 신용남(2000). 『재래시장에서 패션 네트워크로: 상인과 연구원이 말하는 동대문시장의 겉과 속』, 서울: 삼성경제연구소.
- Helmreich, William B.(2013). The New York Nobody Knows: Walking 6,000 Miles in the City, Princeton, NJ: Princeton University Press.

연구보고서

- 서울역사박물관(2012). 『동대문시장: 불이 꺼지지 않는 패션아이콘』.
- 서울역사박물관(2012). 『창신동: 공간과 일상』.
- 서울시 도시기반시설본부(2013). 『동대문디자인플라자&파크: 사업편』.
- 한국의류산업협회(2013). 『국내 의류제조 실태조사 및 지원정책 개발』.
- 한국의류산업협회(2013). 『서울시 의류제조 집적지 실태분석 보고서』.

학위논문

- 김성우(1999). 『건축형태와 시장영역의 상호관계를 통해 본 재래시장의 거대구조에 관한연구』, 서울대학교 대학원 석사학위 논문.
- 노수미(2007). 『창신동 동대문 의류산업 배후생산지의 장소적 특성 연구』, 서울시립대학교 대학원 석사학위 논문.
- 박승현(2005). 『1960-70년대 평화시장 봉제공장의 작업장 문화: 객공(客工)을 중심으로』, 서울대학교 대학원 석사학위 논문.
- 박용수(2012). 『산업유산 특화 및 강화를 통한 도시 재생 계획: 동대문 의류산업 밀집지역의 창신동을 바탕으로』, 건국대학교 건축전문대학원 석사학위 논문.

- 변수정(2004). 『환경-행태분석을 통한 근린형 가로시장의 공간적 활성화 방안 연구』, 서울대학교 대학원 석사학위 논문.
- 송창수(2011). 『창신동 봉제골목의 장소성 재해석: 동대문 의류 산업 배후 생산지로서 봉제골목 활성화 계획』, 건국대학교 건축전문대학원 석사학위 논문.
- 이은희(2011). 『도심 산업생산기반 확충을 위한 창신동 봉제공장형 경사지 주거계획』, 한양대학교 대학원 석사학위 논문.
- 이운덕(2012). 『서울 창신동 봉제산업지역의 작업환경 개선에 관한 연구』, 서울대학교 환경대학원 석사학위 논문.

학회지 논문

- 민윤숙(2011). “제주 해녀와 오토바이: 제주 해녀들의 물질과 사회적 지위,” 『역사민속학회』, (35): 211-253.
- 송영섭(1992). “서울 도시공간 구조의 변천,” 『한국건축역사학회』 (2): 219-223.
- Biddulph, Mike(2012). “Radical Streets? The Impact of Innovative Street Designs on Liveability and Activity in Residential Areas.” *URBAN DESIGN International*, 17(3): 178-205.
- Frank, Lawrence D., and Gary Pivo.(1994). “Impacts of mixed use and density on utilization of three modes of travel: single-occupant vehicle, transit, and walking.” *Transportation research record*, 44-52.
- Handy, Susan(1996). “Methodologies for Exploring the Link between Urban Form and Travel Behavior.” *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 1(2): 151-65.
- Jacobs, Allan B., Yodan Y. Rofo, and Elizabeth S. Macdonald(1994). “Boulevards: A Study of Safety, Behavior, and Usefulness.” *University of California Transportation Center*.

- Mehta, Vikas(2009). “Look Closely and You Will See, Listen Carefully and You Will Hear: Urban Design and Social Interaction on Streets.” *Journal of Urban Design*, 14(1): 29-64.
- Muller, Peter(1995). “Transportation and urban form.” The geography of urban transportation.
- Stead, Dominic, and Stephen Marshall(2001). “The relationships between urban form and travel patterns. An international review and evaluation.” *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 1(2): 113-141.
- Whyte, William Foote(1949). “The Social Structure of the Restaurant.” *American Journal of Sociology*, 54(4): 302-310.

기타

- 서울시특별시 내부자료, “도시재생선도지역 근린재생형 사업구상[안]: 낙산을 품고 흐르는 행복마을”, 2014,3,14.
- 서울시특별시 내부자료, “서울형 도시재생: 창신·승인”, 2014,3,14.
- 서울시특별시 내부자료, “창신·승인 지구 뉴타운 해체에 따른 주민 여론조사”, 2013,9.
- 서울시 내부자료, “Hi Seoul 뉴타운 소식”, 제72호, 2010,2,16.

인터넷

- “동대문디자인플라자 홈페이지,” <http://www.ddp.or.kr/MA010001/getInitPage.do>
- “한국민족문화대백과사전,” <http://encykorea.aks.ac.kr/Contents/Index>

A Study on the Effect of Motorcycle Transportation System on the Spatial Characteristics of Changsin-dong

Advised by Prof. Kim, Sae Hoon
Department of Landscape Architecture
Graduate School of Environmental Studies, Seoul National University
Shin, Soo-Kyung

Located in the heart of Seoul, Changsin-dong is a working-class neighborhood that is well known as the core of the fashion manufacture industry. Between the 1960s to the 1970s, the fashion market in the Dongdaemun area had experienced rapid growth and began developments as the center of the fashion industry in South Korea. Being situated less than one kilometer from Dongdaemun, Changsin-dong is densely concentrated with over 3,000 garment manufacturing factories and continues to build strong connections within the industry as suppliers until today.

The overall production, distribution and sales processes are routine and centered on the local Dongdaemun's supply chain that is located in surrounding area. When a garment is requested for production, the cut-saw-detailing-finishing process is usually completed within a single day. Once the garment is ready

complete, it is quickly delivered to the Dongdaemun market by motorcycle courier. The primary mode of transportation connecting garment production and distribution in Changsin is via motorcycle for its advantages in mobility and speed. The motorcycle is best suited for Changsin-dong since the area has many narrow alleyways due to the irregular urban structure, and there are frequent small production orders throughout any given day.

Thus, the motorcycle has helped form effective and organic distribution networks by facilitating access to the ins and outs of warehouses, manufacturing plants and the Dongdaemun market. With this as a backdrop, fast moving motorcycles that are loaded with garment subsidiary materials has become part of the unique scenery of Changsin-dong, and it is almost hard to talk about the Changsin area without mentioning the spatial characteristics that has been created by the motorcycle.

This research paper attempts to discover the existing logistics of the distribution network created by the motorcycle and to analyze such spatial characteristics. Another goal is to document the current situation, and more particularly, the means by which people have adopted to this particular spatial change in the industry, using site observational research method. The following results were drawn from the research.

First, according to the circulation survey, 250-300 motorcycles have passed through Changsin street per hour. In other words, about 4 motorcycles pass by per minute, remarking very high traffic regardless of the time throughout the day. There are

typically 4 different types of motorcycles passing through the region and most of them are owned by residents, manufacturers or transport drivers. Although this sort of traffic can be mistaken for chaos to the untrained eye, it has its own order. While a large number of motorcycles may require a lot to be moved and significant parking space, it simply does not take over city capacity. Rather, it helps to boost the image of Dongdaemun's behind-manufacturing area and contributes to the formation of city landscape simultaneously.

Second, logistics networks are formed by two groups of drivers: factory owners and the drivers for logistics services companies. Each group has different moving patterns, characteristics and radius of coverage connecting the inner and outer reaches of their respective areas. Since they work with factories and workers within the local cottage industry, factor owners tend to have a lot of short-distance transports, or transports that are within 500m from the Changsin pharmacy which located in Changsin-gil. The transports are centered on sub-contractors which produce the clothing materials and fulfill their role of the production process. On the other hand, the drivers of carriers do a lot of long-distance transports, or transports extending more than 750m from Changsin. Their transports are mostly made delivering finished garments to the Dongdaemun markets to and from the outskirts of the Changsin area, or delivering subsidiary materials like fabric, thread, stud, etc. to Changsin-dong factories from the Dongdaemun Shopping Complex (a subsidiary materials market).

Currently, about 3,000 garment manufacturing factories as well as small workplaces are located in Changsin-dong, which results in a significant number of logistics lines. Connecting Changsin-dong and the surrounding areas by motorcycle is not only a unique feature of the Changsin area, but also helps add vigor and revitalizes the Changsin area.

Third, architectural changes are influenced by frequent motorcycle movement and work patterns. It is very common in the Changsin area to change the usage of buildings from residences to manufacturing factories. As increasingly more buildings are used as factories, access become more frequent. Further, as loading, uploading, delivery, and etc. are repeated according to working patterns, architectural plans often deviate to accommodate motorcycle transports, such as widening entrances, installing loading docks and canopies, etc. In this sense, motorcycle transport not only influence changes in existing architectures, but can also serve as reference for future architectural or environmental improvements.

Generalizing the above results, urban form characteristics and geographic conditions influence travel patterns and transport modes. In addition, the logistical network formed by repeated movements causes spatial and architectural change in certain urban spaces. In other words, these influences make urban form characteristics and transports interact one with another. For Changsin-dong, the repeated patterns formed by motorcycle transports contributed to changes in architecture and urban form.

All such influential factors collectively contribute to the unique spatial features of Changsin-dong. Due to external walls, it used to be possible to look only from the inside-out, but not from the outside-in. However, construction in Changsin-dong quickly transformed as their uses more frequently changed into plants and factories, eliminating and mitigating such barriers. Now, construction is made to attract the attention of pedestrians inward or to the interior of the buildings, thereby exposing the images of the alleyways that are unique to Changsin-dong. Such spatial features can suggest potential areas or methods of improvement in organizing urban regeneration plans in Bongje (Sewing) Street for tourism.

Finally, this study is the empirical analysis of spatial association based on the motorcycle and the significance of repetitive motorcycle transport on spatial characteristics. The main purpose of this paper is to serve as part of an essential design document for spatial-environment improvement plans and district organization and activation plans for the future of the apparel industry, and to tie practical application into urban planning and landscape design.

■ Keywords: Changsin-dong, Sewing Industry, Motorcycle,
Logistics Network, Urban Regeneration

■ Student Number: 2013-22024